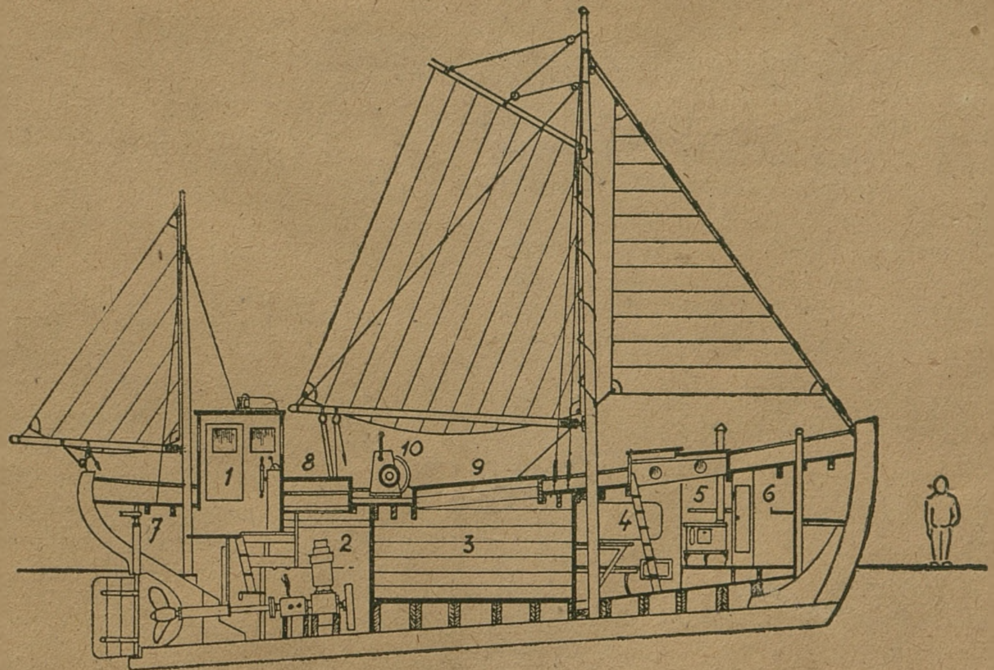
Cena 8 zł.

9252
III czasop.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok 1 MAJ 1946 Nr 1-6

Do czytelników

Powszechnie przyjęty zwyczaj każe, aby pierwszy numer udającego się w świat czasopisma, był zaopatrzony we wstęp wyjaśniający charakter nowego wydawnictwa, cel, jakiemu ma służyć, oraz roztaczający przed Czytelnikiem wspaniałe perspektywy bogactwa treści.

Mimo, że wstępów tego rodzaju, sam, dotknięty smutnym doświadczeniem nie czytam, mimo, że ze wstępu tego nasi młodzi Czytelnicy nie wiele mądrości zaczerpną, piszę jednak ten jeszcze jeden i ostatni wstęp, aby astronomiczną cyfrę wstępów Od Redakcji powiększyć. Przyświeca mi też i inny cel, o wiele donioślejszy, aby światowy balon wstępów pękł wreszcie i rozpoczęła się na świecie era rozpoczynania wydawnictw bez wyjaśniania, bez „zamiast wstępu", bez czarodziejskiego błyskania Czytelnikowi w oczy fałszywymi karatami, bez staropanieńskiego dygania w stronę Czytelnika, bez wywieszania u wejścia w treść reklamowej tabliczki do czego to my jesteśmy powołani, czego to my nie zdziałamy wielkiego i jakie to rozkosze czekają tych wszystkich nieszczęśników, którzy w imię miłości morza zaprzedadzą się mu duszą i ciałem.

Gdy to piszę do Was drodzy Czytelnicy srebrzysty promyk helskiej latarni białą, perlistą pianą bryzga mi na papier i mami, i kusi, że piszę jakby na tafli żywego morza.

Ciężko, bardzo ciężko jest pisać rzeczowy wstęp, gdy z granatowo - stalowej dali lecą prosto w serce roztrzepotane radością lotu nad wodami, srebrne błyskawice dalekiej latarni, a wokoło łysej czaszki, ozdobionej ostatnimi siedmioma (nie, ośmioma) włosami, snują się korowody szeptów, które inni, z głębi swych dusz w przestrzeń rzucili na nieśmiertelny, przeklęty żywot.

Do diabła z marzeniami! Miałem przecież wydrwić wszystkie wstępy jakie gdziekolwiek dotąd napisano.

A więc słuchajcie — najmilsi w „Żeglarzu".

Polska otrzymała 500...

Właśnie, właśnie. Wiem, że wiecie dalszą treść, ale ja jestem starym gadułą i jak już zacząłem zdanie ,to choćby bomba atomowa padała, dokończę je.

...kilometrowy pas Wybrzeża. To wielki szmat ziemi. Na tym terenie leżą trzy wielkie porty nasze i wiele małych, a może będą w przyszłości powstawały nowe, równe największym.

Porty są zniszczone, urządzenia ich leżą w gruzach, nabrzeża powysadzane w powietrze, pełno wraków na dnie basenów i kanałów. Porty te, wiążące Polskę ze światem muszą być nietylko odbudowane, rozbudowane i uruchomione, ale muszą żyć życiem portu, muszą być zamieszkane przez ludzi morza, fachowców od przemysłów stoczniowych, fachowców od handlu międzynarodowego. Brak nam wykwalifikowanych sił roboczych. Niektóre gałęzie pracy jeszcze leżą odłogiem, gdyż nie ma się kto nimi zająć, niema ich kim obsadzić, niema ich za co uruchomić.

W głębi kraju i tu na Wybrzeżu są siły młode, chętne i zdolne. Należy te siły, tę młodzież w morskim duchu wychować, pokazać jej morskie życie od strony twardej rzeczywistości, od strony warsztatu, pokładu kutra, kantoru maklerskiego czy spedytorskich składów.

Oto zadanie powołanego do życia Centrum, o którym pisze dyrektor Centrum, Józef Michałowski. Nie gadać, nie nudzić, nie opowiadać, co by było, gdyby, ale ukazywać nową polską morską rzeczywistość bez blagi i propagandowych sloganów.

„Żeglarz" chce być podręcznikiem szkolnym, przez czas Waszego terminowania. Chciałbym, abyście czuli, że to jest Wasze pismo, że możecie w nim znaleźć wszystkie interesujące Was rzeczy i tematy. Chciałbym, abyście do jego numerów wracali często, aby sprawdzić, czy pamięć nie zapomniała czegoś zanotować zbyt dokładnie.

A gdy dorośniecie, gdy będziecie już mogli stanąć przy jednym z warsztatów pracy morskiej, jako świadomi pracownicy morza, niech i wtedy stojące na półce tomy „Żeglarza" będą Wam pomocne w pracy, i mówią o chwilach, które przeżyliśmy wspólnie, a które minęły.

Dla tej młodzieży, która nie przyjdzie nad morze, z jakichkolwiek powodów — niech „Żeglarz" będzie pouczającą lekturą, zapoznającą z życiem na morzu, z pracą portu, z rozwojem polskiej myśli i polskiej siły morskiej.

Wierzcie morzu i kochajcie je, i pracy trud i wielkość Polskiej Rzeczypospolitej Morskiej, którą macie tworzyć, ale nie dajcie się morzu omotać, osnuć legendą, oczarować.

Morze jest żywiołem, który należy dzierżyć silną ręką.

Miejcie silną dłoń, aby się Wam ten żywy strumień bogactwa, mądrości i siły z rąk nie wywinął.

Twórzcie polską morską moc. aby o Was nie powiedziała historia, żeście najlepsze atuty z w y c i ę s t w a zaprzepaścili!

Twórzcie polską historię morską!

I własne barwne i twarde morskie życie.

Władysław Drapella

Na okładce: Kuter rybacki typu MIR. 20a — dł. 15 m (rys. 2 do artykułu na stronie 8). 1) sterówka, 2) silnik, 3) ładownia, 4) pomieszczenie załogi, 5) kambuz (kuchnia), 6) skład żywności, 7) mechanizm sterowy, 8) luk silnika, 9) luk ładowni, 10) winda sieciowa.

266/

ROK I NUMER I-szy

ŻEGLARZ

ROK I NUMER I-szy

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU

MAJ — 1946 ROK

9252 III czas. 1(1946)

PAŃSTWOWE CENTRUM WYCHOWANIA MORSKIEGO

(P. C. W. M.)

Zarządzeniem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego zostało utworzone Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

P. C. W. M. jest organem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w zakresie wychowania morskiego i zasilania kadr Marynarki Handlowej. Przez wychowanie morskie rozumie się urabianie typu obywatela, człowieka pracy i czynu, orientującego się w rzeczywistości morskiej, znającego pracę w żegludze i w porcie i garnącego się do tej pracy z prawdziwego i wypróbowanego zamiłowania i zrozumienia.

Akcja wychowania morskiego prowadzona będzie przez P. C. W. M. pod kątem potrzeby zasilenia w zdrowy, wybrany element kadr, obsługujących aparat gospodarczej działalności morskiej — przede wszystkim marynarki handlowej i rybołówstwa.

P. C. W. M. będzie dawało możność szerokim rzeszom młodzieży zapoznania się **praktycznego** z wszelkimi przejawami pracy na morzu i z morzem związanej przez:

a) organizowanie kursów zapoznawczych wiedzy o morzu (w okresie letnim),
b) organizowanie kursów doskonalących dla kandydatów do szkół morskich,
c) organizowanie kursów rybackich,
d) organizowanie kursów dla kandydatów na marynarzy (jungów).

Ponadto PCWM będzie prowadziło działalność, mającą na celu upowszechnienie znajomości **pracy** morskiej, jako wielkiej dziedziny gospodarstwa narodowego. Cel ten będzie PCWM osiągało przez wydawanie czasopism i broszur, omawiających różne rodzaje tej pracy.

Podstawowym kursem, po ukończeniu którego będzie można być przyjętym na inne kursy PCWM wymienione w pn. b, c, d, jest kurs zapoznawczy wiedzy o morzu.

Program tego kursu jest tak pomyślany, aby uczestnicy mogli przyjrzeć się — a częściowo wziąć czynny udział — w różnych dziedzinach pracy morskiej. Ma to im dać możność wypróbowania samych siebie — i zdecydowania, w którym kierunku chcą się kształcić.

W ogólnych zarysach program przedstawia się następująco: Kurs trwa 30 dni i odbywa się w trzech głównych portach polskich: Gdyni, Gdańsku i Szczecinie.

Każdy uczestnik kursu zaczyna swoją pracę w Gdyni. W ciągu dziesięciodniowego pobytu w tym porcie, zapoznaje się kolejno z przeładunkiem, pracą stoczni, budującej statki drewniane, przetwórstwem rybnym, administracją i życiem portu, oraz bierze udział w pełnomorskich połowach.

Następnie zostaje przeniesiony do Gdańska, w którym poznaje życie dużej stoczni, przeładunki masowe oraz uczy się wiosłowania na szalupach pełnomorskich i zapoznaje się z rybołówstwem łódkowym, przybrzeżnym.

Po poznaniu dwóch odmiennych portów: Gdyni i Gdańska, uczestnicy kursu wyjeżdżają do Szczecina i zapoznają się po drodze z terenami odzyskanymi — a czekającymi na ludzi **pracy** i inicjatywy.

W Szczecinie — kursanci żeglują na szalupach i zapoznają się z rybołówstwem zalewowym oraz poznają życie i pracę portu.

W Szczecinie następuje zakończenie kursu. Uczestnicy, poznawszy szmat polskiego wybrzeża i najgłówniejsze nasze porty oraz zrozumiawszy rolę **człowieka** w tej wielkiej —

Biblioteka Jagiellońska
1002157889

czekającej nas pracy — mogą już na podstawie **własnej** pracy i **własnych** przeżyć a nie na podstawie Jacka Londona — myśleć i marzyć o morzu.

Dla tych, którzy chcą się stać ludźmi morza, PCWM organizuje kursy doskonalące lub zawodowe.

Józef Michałowski
p. o. Dyrektora PCWM.

Uwaga: Wszelkich informacji odnośnie spraw poruszonych w „Żeglarzu" udziela Sekretariat PCWM — Sopot, Wybickiego 22. Kursy, prowadzone przez PCWM są bezpłatne. Uczestnicy otrzymują wyżywienie, zakwaterowanie i umundurowanie; sami pokrywają koszt przejazdu do Gdyni i z powrotem (zniżki).

Warunkiem przyjęcia na kurs zapoznawczy jest: dobry stan zdrowia i ukończona szkoła powszechna.

Kursy będą się odbywały w następujących terminach:

I	**turnus**	**20.VI**	**— 18.VII.**
II	**„**	**1.VII**	**— 28.VII.**
III	**„**	**10.VII**	**— 8.VIII.**
IV	**„**	**20.VII**	**— 18.VIII.**
V	**„**	**1.VIII**	**— 28.VIII.**
VI	**„**	**10.VIII**	**— 8.IX.**
VII	**„**	**20.VIII**	**— 18.IX.**

Jerzy Miciński

ZWIEDZAMY STOCZNIĘ RYBACKĄ

Spojrzyj, proszę, Czytelniku — na rysunek: przedstawia on s t o c z n i ę r y b a c k ą. Komuś z Wybrzeża przypominać ona będzie gdyńską Stocznię Morskiego Instytutu Rybackiego. Owszem, szkic jest na niej właśnie wzorowany. Nie odgrywa to jednak absolutnie żadnej roli: na rysunku przedstawiony jest typ przeciętnej, większej stoczni rybackiej. Gdzie zaś ona się znajduje i czy wygląda akurat identycznie tak samo — to zupełnie, zupełnie nie jest ważne. Ważnym jest tylko, że pracuje, buduje kutry oraz łodzie i ma do tego najniezbędniejsze urządzenia. Te właśnie najniezbędniejsze urządzenia warto jest zobaczyć.

Widzisz, Czytelniku, linię, wijącą się na rysunku po terenach stoczni? To jest trasa wędrówki, którą chcę z Tobą odbyć. Jeśli masz chwilę czasu i ochotę — to proszę! Na dworze tak ciepło i ładnie. Morze jest spokojne i niebieskie jak niebo, a majowe słońce porządnie przygrzewa. Nie bierz czapki — opalisz się przy okazji wspaniale!

No, ale chodźmy już.

Uprzejmy pan inż. Schweiger z Kierownictwa Stoczni chętnie nam wszystko pokaże i objaśni. A więc najpierw biuro. Ten, jak to się mówi pompatycznie — „mózg stoczni" mieści się tuż przy bramie wjazdowej, w części A — dużego, murowanego budynku. Ponieważ stocznia nie jest w tym wypadku samodzielna, a należy do Morskiego Instytutu Rybackiego, którego Dyrekcja jest jej zwierzchnią władzą (w Polsce wszystkie stocznie rybackie podporządkowane są MIR'owi), przeto działy ogólne, bezpośrednio z produkcją nie związane — mieszczą się przy Centrali. Są to m. in. buchalteria z kasą, biuro zakupów, dział sprzedaży, dział gospodarczo-inwestycyjny itp.

Na miejscu, w biurze — do którego właśnie przed chwilą weszliśmy — mieści się Kierownictwo Techniczne Stoczni: kierownik inż. Jan Nagawiecki i osiemnastu współpracowników. Organizacyjnie Biuro jest podzielone na cztery Wydziały. Wydział konstrukcyjny, obejmujący zarówno fachowców kadłubowych jak i mechaników — tworzy projekty nowych, coraz to lepszych i praktyczniejszych jednostek, wykonuje ich plany i rysunki warsztatowe. W miarę potrzeby wykonuje się tu również rysunki do bieżących remontów i reperacji.

Komplet rysunków nowego, opracowanego w Wydziale Konstrukcyjnym objektu, przechodzi z kolei do Wydziału Planowania, gdzie na ich podstawie przeprowadza się specyfikację potrzebnego do produkcji materiału. Całość robót przy budowie danej jednostki Wydział Planowania rozbija na poszczególne warsztaty, wystawiając na każdy etap pracy karty robocze.

Po wykonaniu pracy — wypełnione karty robocze przechodzą do Wydziału Kalkulacji, który na ich podstawie oraz na podstawie osobnych kart materiałowych — oblicza dokładne koszta budującej się jednostki. Tutaj również, na życzenie poszczególnych klientów, oblicza się z góry w formie oferty — przypuszczalne koszta remontu czy budowy. Wreszcie Wydział Personalny prowadzi m. in. ewidencję pracowników (ok. 190 obecnie), oblicza zarobki i premie, urządza wypłaty, rozprowadza przydziały i tp.

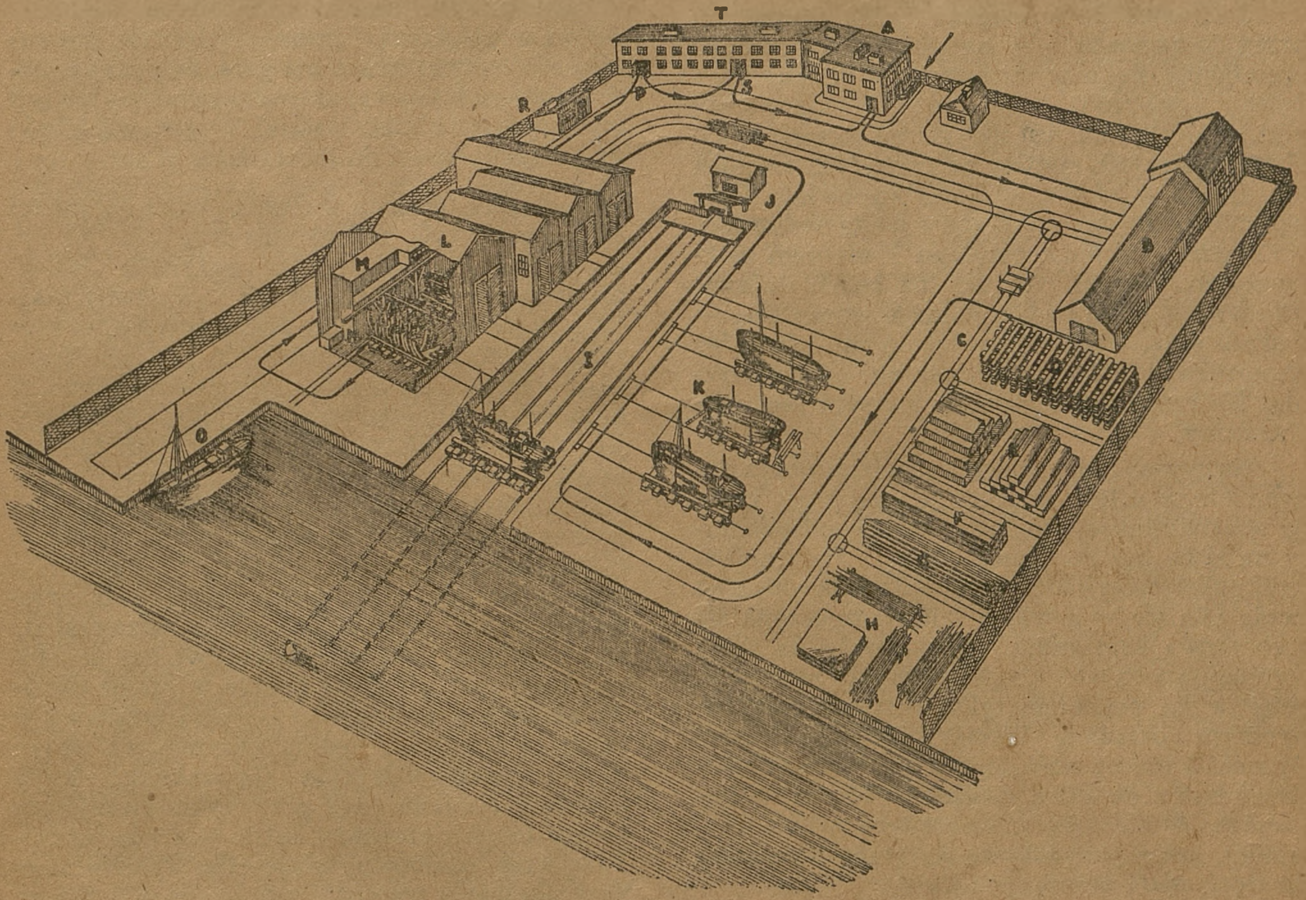
Tyle o biurze. Chodźmy nareszcie w teren!

Spojrzyjcie na rysunek: wychodzimy z biura w lewo i znajdujemy się po chwili przed dużym, częściowo piętrowym budynkiem (B). To magazyn stoczni. Zapraszają nas do środka, więc wchodźmy: wprost przed nami, na masywnych, drewnianych podstawach stoi kilka nowiutkich, wolnoobrotowych kutrowych silników. Za nimi widać kilka mniejszych motorów do łodzi. Na regałach prądnice, części wymienne do silników, jakieś materiały elektrotechniczne. Z drugiej strony, przy drzwiach, wyrównana linia zmontowanych wind kotwicznych i sieciowych, zapasowe koła zębate, dalej — kotwice większe i mniejsze, lampy pozycyjne i topowe, łańcuchy grube i cienkie, liny najprzeróżniejsze, bloki, rolki, zwoje płótna żaglowego i całe półki różnego kutrowego osprzętu. Ta część to tak zwany magazyn bosmański. W sąsiednim pomieszczeniu na regałach duża ilość wszelakich narzędzi, przeważnie ciesielskich i stolarskich. Za nimi w skrzynkach wielkie ilości gwoździ, bolców, śrub przeróżnych kalibrów, nitów, podkładek, okuć i tp. Na końcu, tuż przy niewielkim pokoiku, mieszczącym biuro magazynu — farbiarnia: dziesiątki pudełek i blaszanek z farbami, lakierem, pokostem; pudełka pędzli, stosy pakuł do uszczelniania kadłubów i jeszcze, jeszcze coś tam.

Na piętrze, w pomieszczeniu ponad magazynem — tam właśnie, gdzie prowadzą te karkołomne nieco schody — znajduje się takielarnia. Szyje się tam żagle i jak sama nazwa wskazuje, przygotowuje się dla kutrów cały takielunek. Nie będziemy tam już wchodzić bo czas nagli, a myśmy jeszcze nawet drobnej części stoczni nie obejrzeli.

Zatem pójdźmy dalej, wzdłuż toru kolejki wąskotorowej (C), której wagoniki ułatwiają znakomicie przewóz w obrębie stoczni różnych ciężkich lub niewygodnych materiałów.

Spójrzcie na rysunek! po lewej stronie (no, patrząc na szkic, to po prawej!) leżą całe masy najprzeróżniejszego drzewa. To podstawowy półfabrykat, z którego stocznia korzysta. Przeważnie jest to dorodna dębina, choć widać także sztaple desek świerkowych i sosnowych. Te deski oraz deski dębowe — to materiał na poszycie (D). Z tych grubych bali wyjdą wspaniałe wręgi i denniki, z tamtych będą stewy dziobowe i rufowe (E). Owe kloce, długie i nieruchawe — to przyszłe kile kutrowe (F). Stos okrąglaków tuż obok (G), to materiał na maszty i drzewca. Nawiasem mówiąc, na jeden kuter średniej wielkości potrzeba około 70 m. sześc. drzewa!



No, ale dalej, dalej—bo czas leci. Zerknijcie jeszcze na te regały pełne żelaza o przeróżnym profilu. To skład materiału kształtowego i blachy ocynkowanej na okucia (H).

Chodźmy teraz w prawo —obejrzymy sobie urządzenia do wyciągania kutrów na brzeg

i do spuszczania ich na wodę (I). Nie patrz się, Czytelniku, na morze, będziesz miał na to jeszcze czas. Zwróć, proszę, uwagę na prawo, na wyciąg. Tak to się nazywa — wyciąg kutrowy. Urządzenie jest zupełnie proste. Zerknijcie tylko na rysunek: w prostopadłym do nabrzeża wykopie ułożone są szyny, jednym końcem znikające w morzu i sięgające aż do tej czerwonej boi. — kołyszącej się około 50 m. od brzegu. Po szynach porusza się żelazny, ażurowy wózek główny, dźwigający na sobie drugi podobny, zwany wózkiem ramowym. Ten zaś może się poruszać jedynie poprzecznie w stosunku do pierwszego ,po czterech parach innych szyn, równoległych do nabrzeża. Widzicie je?

Jeśli chce się wyciągnąć jakiś kuter na brzeg do remontu — na wierzchnim wózku umocowuje się masywną ramę z drewnianych belek, zaopatrzoną w pionowe, żelazne wsporniki. Takich ram jest zwykle na stoczni kilka. Następnie całość zjeżdża po pochyłych szynach tak daleko w morze, aż kuter swobodnie sobie wpłynie pomiędzy sterczące z wody wsporniki. Na sygnał — winda sprzężona z motorem elektrycznym, zaczyna nawijać na bęben stalową, umocowaną do krawędzi dolnego wózka linę — i urządzenie, wraz z uwięzionym pomiędzy wspornikami kutrem, wyłania się na powierzchnię. Na rysunku taki właśnie moment jest uwidoczniony.

Na wysokości jednego z czterech poprzecznych torów całość zatrzymuje się i już tylko na wierzchnim wózku kuter zostaje odepchnięty na lewą lub na prawą stronę. Po umiejętnym podstemplowaniu ramy wózek powraca na swoje miejsce — a wkoło kutra rozpoczyna się gorączkowa krzątanina. Spuszczanie na wodę wyremontowanych wzgl. nowych jednostek, odbywa się podobnie, tylko naturalnie w odwrotnym porządku. Wyciąg gdyńskiej Stoczni Rybackiej ma nośność do 100 ton i może obsługiwać kutry do 24 m. długości. Motor wyciągarki ma 50 KW. Sądzę, że już teraz wiesz, Czytelniku, jak się wydobywa na brzeg i spuszcza na wodę małe statki rybackie?

Chodźmy więc dalej.

Mijamy teraz szybko trzy znajdujące się w remoncie kutry (K). Przy jednym robotnicy zmieniają w kilku miejscach poszycie. Acha, tacy cieśle, specjaliści od budowy drewnianych kadłubów, nazywają się szkutnikami. Będziecie pamiętać?

Ten ostatni kuter pewnie już jest gotów, bo go dwóch ludzi pięknie maluje.

A teraz pójdziemy w lewo, obok budyneczku mieszczącego wyciągarkę (J). O tak.

Małymi, bocznymi drzwiczkami wchodzimy do hali montażowej (L). Najważniejsza to część stoczni, to też obejrzymy ją sobie dokładnie. Pierwsze wrażenia zaraz po wejściu to okropny warkot i jazgot — jakie tu panują. Nie zatykaj tak uszu, Czytelniku, bo nie będziesz słyszał, co do Ciebie mówię! I nie dziw się, że tu taki hałas, ale w tej części hali skoncentrowane są prawie wszystkie obrabiarki do drzewa. Spojrzyj, proszę — tu stoją heblarki, tam piły taśmowe, za nimi piły tarczowe. Tu bliżej — dłutownica, frezarka, wyrówniarka, a przy ścianie — tokarnia. Większość z nich w ruchu, więc nic dziwnego, że muszę tak krzyczeć, gdy do Ciebie mówię. Idziemy! W przyległej do działu maszyn części hali — buduje się łodzie rybackie. Zaraz — ile? Raz, dwa... Trzy są na ukończeniu i jedna zaczęta. Z tych pierwszych dwie są większe, 6 metrowe, a pozostała ma 4 i pół. Łodzie stoją na zwyczajnych, drewnianych kozłach.

Spojrzyjcie jeszcze na te długie, blaszane skrzynki połączone rurami. Są to tzw. parowniki. Przepływa przez nie para, w której twardą dębinę z łatwością można wyginać — tak jak tego wymaga kształt statku. Wygina się klepki na poszycie, wręgi do łodzi i inne części.

Idziemy teraz na trasernię, która się mieści na górze, w tyle hali montażowej (M). Na rysunku widać jej skrawek, zauważyliście? Wchodzimy po stromych schodkach i po chwili znajdujemy się w obszernym pomieszczeniu, w którym... niema nic. Dosłownie nic, jeśli nie liczyć paru listew pod ścianą. Na traserni bowiem największą rolę odgrywa... podłoga. Słowo daję! Otóż na gładziutkiej, czarnej jak tablica, czystej podłodze traserni na podstawie rysunków z biura konstrukcyjnego autentyczną krawiecką kredą rysuje się w naturalnej wielkości różne części kutrowego kadłuba. Długo by o tym opowiadać, co to za żmudna i odpowiedzialna praca. Gdyby ktoś z Was zamierzał się w przyszłości poświęcić zawodowi konstruktora okrętowego — niech dobrze w szkole obkuwa geometrię wykreślną. To cała podstawa w pracy na traserni. Według otrzymanych na podłodze rysunków wycina się szablony, które z kolei służą jako wzór przy wykonywaniu poszczególnych elementów kutra — a więc denników, wręg, dziobnicy, tylnicy itp. Tyle, w mocnym skrócie o traserni.

A teraz z galeryjki przy klatce schodowej zerknijmy na całą halę, rozpościerającą się przed naszym wzrokiem.

Dominują cztery stanowiska do budowy kutrów, wyznaczone przez cztery pary znanych nam już, poprzecznych szyn od wyciągu. Na nich to, przystępując do budowy, ustawia się t. zw. sztapel, czyli odpowiednie kozły, na których z kolei kładzie się kil przyszłej jednostki. No i dalej kolejno bolcuje się na kilu dziobnicę i tylnicę, potem wręgi wraz z dennikami, nadstępkę, wzdłużniki, grodzie wodoszczelne itd. itd. Około ośmiu miesięcy trwa budowa kutra. A gdy jest on już gotowy, z urządzonym wnętrzem, uszczelniony i pomalowany — wtedy rozbiera się sztapel a na jego miejsce montuje się pod kutrem taką ramę, jak już widzieliśmy.

Otwierają się wielkie wrota i świeży, pachnący statek na wózku ramowym opuszcza majestatycznie halę montażową. A potem, wraz z głównym wózkiem, zanurza się powoli w morzu i po chwili kołysze się już zgrabnie, przycumowany do nadbrzeża. Wtedy dopiero zazwyczaj, przy pomocy specjalnego kranu, montuje się w kutrze silnik i stawia się maszt. Można to także robić jeszcze na sztaplu — tak jak to się w gdyńskiej stoczni praktykuje.

Ale wróćmy do naszej wycieczki. Stoimy na galeryjce i spoglądamy z góry na halę: na drugim i trzecim, licząc od prawej, stanowisku stoją kutry już prawie gotowe. Są to dwa 15 metrowe, typu MIR 20a. Cała seria znajdująca się w budowie, liczyć będzie 5 sztuk. Pierwsze dwa bielą się już świeżutkim poszyciem. Przy jednym robotnicy uszczelniają pakułami bawełnianymi wszelkie szpary w kadłubie. W drugim kutrze wykańcza się właśnie wnętrza i stawia się nadbudówki. Zaraz obok, na stanowisku pierwszym, kilkunastu ludzi uwija się przy szkielecie trzeciego z kolei kutra. Jego sterczące stewy i wręgi do złudzenia przypominają szczątki jakiejś przedpotopowej bestii. Czwarty — dopiero zaczęty. Na sztaplu leży jedynie kil, — długi, potężny bal. Za to wkoło pełno pracy — szkutnicy wyciosują stewy i wręgi, przymierzają szablony, rysują, uwijają się. Schodzimy na dół. Pod trasernią mieści się kantorek majstra, biuro kontrolera czasu i duża narzędziownia (N). Idziemy dalej. Stewy kutrów górują nad naszymi głowami, w powietrzu wiruje delikatny, drzewny pyłek i osiada nam na włosach. Z drugiej strony hali — taka sama mała furtka. Wychodzimy. Olśniewa nas jasność, bijąca od morza. Spójrzcie — widzicie ten statek, płynący w stronę Gdańska? Doszliśmy teraz do samego nadbrzeża. Z prawej kołysze się wyremontowany niedawno kuter (O). Świeżej jego farby nie zdążył jeszcze zbrukać codzienny mozół, a kolory nie wyblakły na słońcu i słotach. Mechanicy ustawiają na pokładzie windę kotwiczną.

Chodźmy, musimy jeszcze obejrzeć mechaniczne warsztaty. Mieszczą się one w tym samym dużym budynku co biura, tylko w drugim skrzydle (T). Zbliżamy się właśnie do niego. Pełno tu wokół leży różnych części: jakieś windy — widocznie do remontu, stare deski trałowe, pordzewiałe kotwice i łańcuchy, pudła jakieś blaszane. Wchodzimy do kuźni (P). Robi się tutaj najprzeróżniejsze okucia do kutrów i łodzi. Stery, bolce do łączenia poszczególnych części i wiele innych potrzebnych rzeczy. W kuźni, jak to w kuźni — są kowadła i młoty, kotliny z elektrycznymi wentylatorami, jest parę szlifierek, ucinarka, nożyce do blachy, poza tym wielkie lane płyty z otworami — służące do wyginania kształtowników. W kącie kuźni zagospodarowała się spawalnia. A więc przetwornica do spawania elektrycznego i aparat do spawania na acetylen, parę butli stalowych, elektrody, palniki. Zupełnie na uboczu (ze względu na szkodliwość dla organizmów ludzkich) mieści się cynkownia (R). Jest ona o tyle ważnym uzupełnieniem kuźni, że wszystkie żelazne części, używane do budowy kutrów i łodzi, muszą być dla ochrony przed rdzą — cynkowane. A więc okucia, armatury, gwoździe, bolce i td.

Z kuźnią sąsiaduje obszerne pomieszczenie oddziału silnikowego (S). Kilka motorów stoi właśnie po środku, częściowo rozmontowanych. Pod ścianą liczne warsztaty, na nich obok narzędzi i imadeł jakieś głowice, korbowody, wentyle. Wiertarka duża, mała, szlifierki, strugarka. Przy jednej z bocznych ścian — kantorek majstra działu mechanicznego.

Tutaj też się znajduje stacja prób, składająca się ze specjalnej podstawy i różnych przyrządów kontrolnych. Bada się dopływ wody, zużycie paliwa, moc silnika itd. Do wypróbowywania dysz silnikowych stoi pod ścianą specjalne urządzenie.

Ale szybciej, bo już chyba z godzinę wykorzystujemy grzeczność pana Inżyniera. Jeszcze tylko na chwilę zerknijmy, co jest u góry, na piętrze: na lewo od klatki schodowej znajduje się narzędziownia działu mechanicznego, na prawo — duża sala, pełna obrabiarek. Wykonuje się tu wszelkie precyzyjniejsze części, potrzebne np. do remontowanych silników, czy też do przekładni sterowych. W tyle mieści się oddział elektryczny.

Powoli, z zadowoleniem schodzimy ze schodów. Przy wyjściu serdeczny uścisk dłoni: — Bardzo dziękujemy, panie inżynierze!

Bums! — brama się zatrzasnęła. Już jesteśmy na ulicy. Nasze drogi się rozchodzą, bo ja jadę autobusem do Oliwy. Nim się jednak rozstaniemy — spojrzyj proszę, Czytelniku, raz jeszcze na załączony rysunek i utrwal sobie wygląd stoczni rybackiej w pamięci. Może się przyda. Dziękuję za miłe towarzystwo. I dowidzenia.

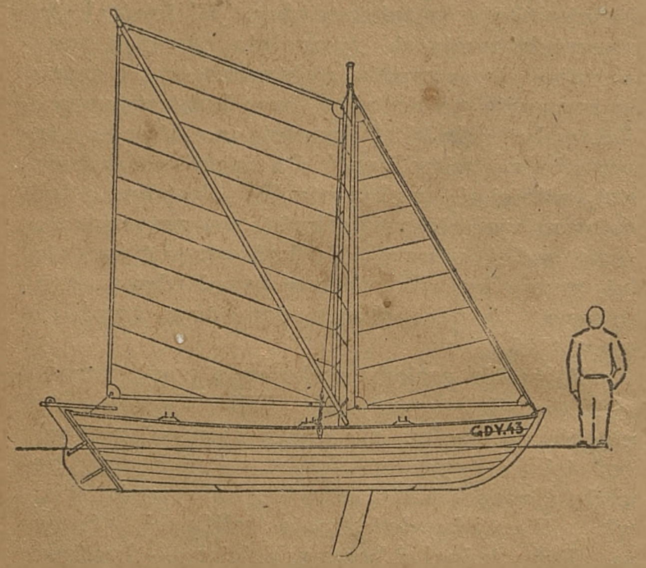
PAMIĘTAJCIE!!..

„ŻEGLARZ"

P.K.O. XI-160 **P.K.O. XI-160**

Inż. Stefan Schweiger

O łodziach i statkach rybackich



RYS. 1
Łódź rybacka typu Ł 4 — dl. 6 m ożaglowanie — 12 m kw.

Najprostszym, najczęściej spotykanym lecz i najmniej wydajnym rodzajem rybołówstwa — jest rybołówstwo przybrzeżne. Wyzyskując spokojne zatoki i zalewy, względnie trzymając się w bezpośredniej bliskości brzegu — posługuje się ono sprzętem tanim, mało skomplikowanym, najbardziej do warunków tego rodzaju rybołówstwa przystosowanym. Używane są tu przeważnie **łodzie wiosłowe i wiosłowo - żaglowe** (rys. 1), często zaopatrzone w silnik spalinowy o mocy 6 — 15 KM. Powierzchnia żagla ok. 12 do 15 m. kw. Załoga 2 — 3 ludzi. Sama łódź, długości 4½ do 8 metrów, nie posiada zazwyczaj pokładu, względnie ma tylko niewielki półpokład na dziobie. Materiał do budowy to dębina, poszycie często bywa sosnowe.

Najczęściej łowione ryby to dorsze, flądry, węgorze, śledzie i łososie. Dawniej łowiło się i szproty, lecz ostatnio zanikły one u naszych brzegów. Zato dorszy jest moc. Łowi się je nie tylko w sieci zastawne, ale i na haczyki z przynętą, umocowane w metrowych odstępach na długiej, kilkusetmetrowej a często i kilkukilometrowej lince.

Warunki lokalne powodują, iż łodzie używane na poszczególnych obszarach — znacznie się różnią, zarówno wielkością, wyglądem, jak i sposobem budowy. Powyższe dane odnoszą się do taboru używanego w obrębie Zatoki Gdańskiej.

*

Kutry (rys. 2) są u nas przedstawicielami rybołówstwa bałtyckiego, zwanego też dalszym, które poza pasem przybrzeżnym, obejmuje prawie cały obszar Bałtyku. Wyjątek stanowią tu kutry najmniejsze, wielkością swą, wyglądem i mocą silnika niewiele się od zwyczajnych łodzi różniące. Te z zasady nie wydalają się poza pas wód przybrzeżnych. Kutry większe są to już statki w całym tego słowa znaczeniu, zdolne przetrwać na pełnym morzu bardzo nawet gwałtowne sztormy i burze. Wymiary ich wahają się w granicach: długość 10—19 m., szerokość 3½— 6 m., zanurzenie 1,3 — 2,5 m., wyporność 20 — 100 t. Kadłub wykonywany jest przeważnie z drzewa dębowego i posiada żelazne wzmocnienia na wręgach. Często się go też zabezpiecza od działania lodów — płatami mosiężnej lub ocynkowanej blachy, umocowanymi na linii wodnej. W celu zwiększenia niezatapialności kuter posiada 2 — 3 grodzie wodoszczelne, dzielące go na poszczególne przedziały. W dziobowej części znajduje się przeważnie pomieszczenie dla załogi wraz z kambuzem czyli kuchnią i spiżarnią. Dalej mieści się możliwie obszerna i możliwie dobrze od otoczenia odizolowana ładownia. Rufową część kutra zajmuje maszynownia. Statek wyposażony bywa w silnik spalinowy, ropny o mocy 20 — 100 KM. Cała regulacja i obsługa silnika odbywa się wprost ze sterówki. Z silnikiem sprzężona jest zazwyczaj prądnica dostarczająca prądu do oświetlenia pomieszczeń oraz do świateł pozycyjnych i topowych. Pomocnicze ożaglowanie typu **kuter** lub **kecz** umożliwia statkowi w wypadku awarii motoru poruszanie się bez pomocy silnika, spełniając prócz tego rolę dodatkowej siły napędowej podczas trałowania. Powierzchnia żagli 30 — 120 m. kw. Załoga kutra składa się z 3 — 8 ludzi. Ze względu na szczupłość ładowni oraz niemożność zabrania większej ilości paliwa i zaopatrzenia dla załogi — okres przebywania kutra na morzu nie jest zbyt długi: waha się od kilku godzin do dwóch, trzech dòb.

Najczęściej łowione ryby, to podobnie jak w rybołówstwie przybrzeżnym — dorsze, flądry, szproty, węgorze, łososie a także dość duża ilość śledzi. Zresztą pracujące przez cały rok kutry łowią wszystkie, bardziej spotykane w cieśninach duńskich i na Bałtyku, gatunki ryb, a także jadalne odmiany skorupiaków morskich, jak krewetki i homarce.

Jeśli chodzi o sposób łowienia to najczęściej stosuje się tu sieć ciągnioną, tzw. włók albo inaczej trał. Włók dorszowy (t. j. przystosowany specjalnie do połowu dorszy), posiada ok. 20 metrów długości oraz 5 — 6 m. szerokości. Dla ułatwienia manewrowania sieciami kutry posiadają specjalną dwubębnową, poziomą windę — umieszczoną przed lukiem maszynowni i napędzaną przez silnik. Pozatym w części dziobowej i rufowej umocowane są na burtach specjalne

pałąki zwane kozłami, a służące do prowadzenia lin sieciowych. Ze względu na krótki okres przebywania na morzu ładownię kutrów nie bywają zaopatrzone w żadne urządzenia chłodnicze, jedynie w lecie zabiera się zapas sztucznego lodu.

*

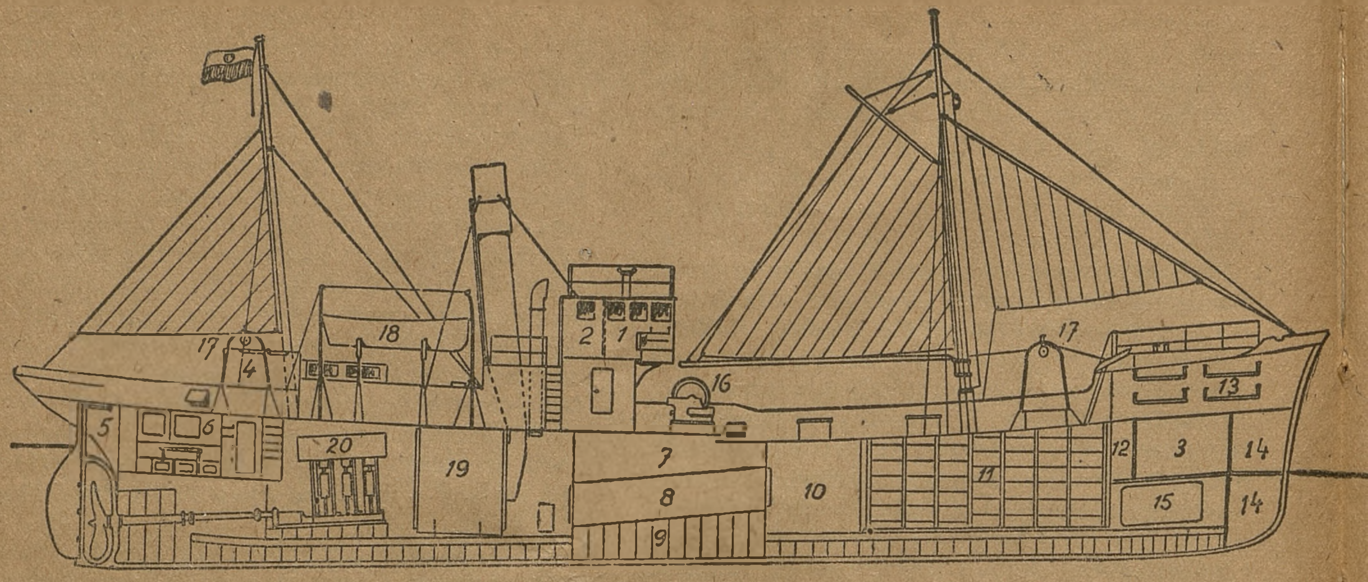
Rybołówstwo dalekomorskie obejmuje swym zasięgiem wody morza Północnego oraz Atlantyku aż po morze Barentsa, Islandię i Lofoty. Jest to rodzaj rybołówstwa najbardziej może skomplikowany i kosztowny, ale i bezsprzecznie najbardziej efektowny i popłatny. W Niemczech np. przed wojną, wartość połowów przybrzeżnych i bałtyckich wynosiła zaledwie 10 proc. wartości ogólnej, podczas gdy pozostałe 90 proc. przypadało na połowy na morzu Północnym i na Atlantyku. Innym jaskrawym przykładem może być fakt, że zaledwie ok. 20 proc. przedwojennego spożycia ryb w Polsce stanowiły ryby pochodzące z połowów przybrzeżnych i bałtyckich. 80 proc. spożycia to śledź, ryba łowiona przeważnie na morzu Północnym i na Atlantyku. Najważniejsze rodzaje statków, używanych w rybołówstwie dalekomorskim to traulery i lugry, zwane inaczej dryfterami.

Trauler (rys. 3a i 3b) — jest to największy i najsilniejszy reprezentant rybackich flotylli. Wymiary jego wahają się w granicach: długość 35 — 60 m., szerokość 6,5 — 9 m., zanurzenie 3,5 — 5 m., tonaż 200 — 500 BRT. Ostatnio panują zagranicą tendencje budowy traulerów dużych o długości często ponad 60 m. i o pojemności większej niż 500 BRT. (rys. 3b). Konstrukcja traulera całkowicie metalowa jest nadzwyczaj silna, a kształt kadłuba odpowiada wszelkim wymogom, jakie się stawia statkom niewielkim, które mają wytrzymać na morzu najcięższą pogodę. W wyglądzie zewnętrznym charakterystyczne są: nadbudówka na dziobie zwana bakiem, wygięcie pokładu oraz przesunięcie pozostałych nadbudówek i mostku — ku tyłowi statku. Na dziobie znajdują się pomieszczenia załogi. Pozatym tu mieszczą się magazyny sprzętu, sieci i t. p. Cała środkowa część traulera to obszerne ładownie zaopatrzone w półki oraz ostatnio w nowoczesne urządzenia chłodnicze. Mogą one pomieścić do 150 t. świeżych ryb. Na rufie znajdują się maszyny napędowe i pomocnicze, pompy, zbiorniki na paliwo (zwane bunkrami), oraz magazyny żywnościowe. W nadbudówce poza sterówką, kabiną nawigacyjną i radiostacją, znajdują się — messa, kuchnia, kabiny kapitana, maszynistów, telegrafisty i kucharza, oraz na większych statkach — pomieszczenia dla przetwórni ryb produkującej m. in. tran z rybich wątrób. Traulery starszego typu zaopatrzone są przeważnie w maszynę parową o mocy 350 — 750 KM. Nowsze posiadają coraz częściej silniki ropne 500 — 850 KM., które są praktyczniejsze, bardziej ekonomiczne i zajmują znacznie mniej miejsca (odpada m. in. kotłownia). Żagle, a właściwie jeden tylko żagiel na rufie, spełniają rolę pomocniczą przy manewrowaniu statkiem w czasie połowu przy złej pogodzie. Załoga składa się z 12 — 20 osób, w tym — kapitan, dwaj sternicy, dwaj maszyniści, dwaj palacze (o ile parowiec), telegrafista, specjalista od reperowania sieci, kucharz i 4 — 6 marynarzy-rybaków. Traulery, podobnie zresztą jak kutry, wypływają na połowy przez cały rok: od grudnia aż do połowy czerwca łowią one najprzeróżniejsze ryby Morza Północnego i Atlantyku, m. inn. również dorsze, płastugi i łososie. Od połowy czerwca do końca listopada trwają obfite połowy śledzi. Te dwa okresy wyraźnie się w rybołówstwie traulerowym wyodrębniają, choć właściwie różnice w sposobie łowienia są niewielkie.

Zasadniczym sprzętem rybackim na traulerze jest wielkich rozmiarów włók denny (rys. 4), ok. 45 m. długi i 30 m. szeroki. Sieć tę ciągnie statek za sobą, ponad samym dnem morza, przyczym nowoczesne urządzenia jak np. sonda akustyczna (echolot), wskazując dokładnie głębokości, są wielkim ułatwieniem dla kapitana i załogi, pozwalają bowiem prowadzić sieć możliwie blisko dna, wydatnie zmniejszając jednocześnie ryzyko jej porwania lub zagubienia. Do wyciągania sieci służy wielkich rozmiarów pozioma winda, umieszczona zwykle przed nadbudówką i napędzana przez osobny silnik. Do prowadzenia lin sieciowych są tu także specjalne kozły. Poza tym używa się również wielokrążka, przy pomocy którego podnosi się stopniowo do góry koniec wyciągniętego włóka. Cała wtedy zawartość wypada na pokład. Podczas gdy sieć się ponownie zastawia i holuje, załoga w międzyczasie sortuje wyłowione ryby, zabija je i patroszy, poczem oczyściwszy je przy pomocy silnego strumienia wody — umieszcza w koszykach lub wprost na półkach ładowni, naprzemian z pokruszonym, sztucznym lodem. Trzy do czterech razy dziennie powtarza się ta operacja, bez względu na porę i pogodę. Cały rejs trwa 10 — 14 dni. Efekt jego to 20 do 100 t. świeżych ryb.

Śledzie łowi się podobnym włókiem, o mniejszych jedynie wymiarach oczek, przyczym każdy rejs trwa krócej bo 6 — 10 dni. Przy połowach siecią ciągnioną wykorzystuje się zwyczaje ławic śledziowych, które w pewnym okresie swego rozwoju trzymają się w bliskim sąsiedztwie dna. Złowione śledzie są w stanie świeżym dostarczane konsumentom wzgl. przemysłowi przetwórczemu.

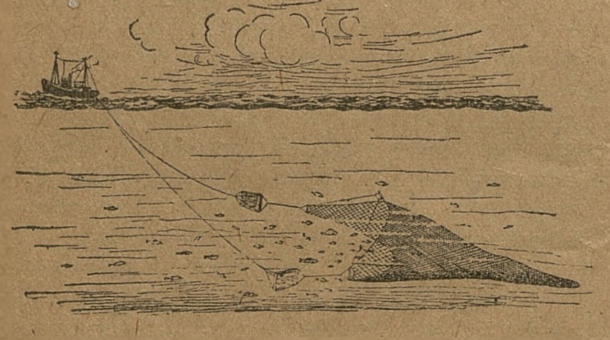
Każdy trauler bywa przynajmniej raz do roku gruntownie przeglądany w suchym doku, czyszczony i malowany. W miarę potrzeby przeprowadza się remont. Okres ten wypada na maj — miesiąc najmniejszego natężenia w rybołówstwie dalekomorskim.



RYS. 3a

Parowy trauler rybacki, starszego typu — dł. 65 m.

1) sterówka, 2) kabina nawig., 3) skład bosmański, 4) kambuz (kuchnia), 5) magazyn żywności, 6) kabiny kapitana i maszynisty, 7) bunkier węglowy, 8) tunel dla węgla, 9) balast wodny (woda do picia), 10) bunkier rezerwowy, (także zapasowa ładownia), 11) ładownia, 12) łańcuch kotwiczny, 13) pomieszczenie załogi, 14) skład, 15) woda do picia, 16) winda sieciowa, 17) kozły sieciowe, 18) szalupy ratunkowe, 19) kotłownia, 20) maszyna parowa



RYS. 4

Połów ryb siecią ciągnioną (włókiem dennym, trałem)

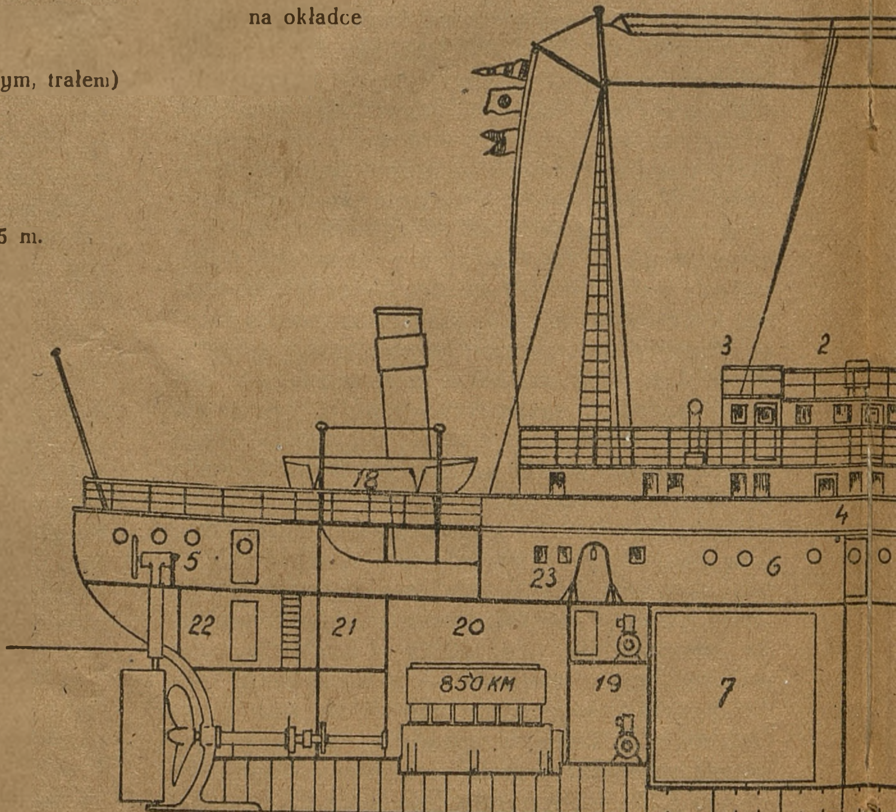
RYS. 2

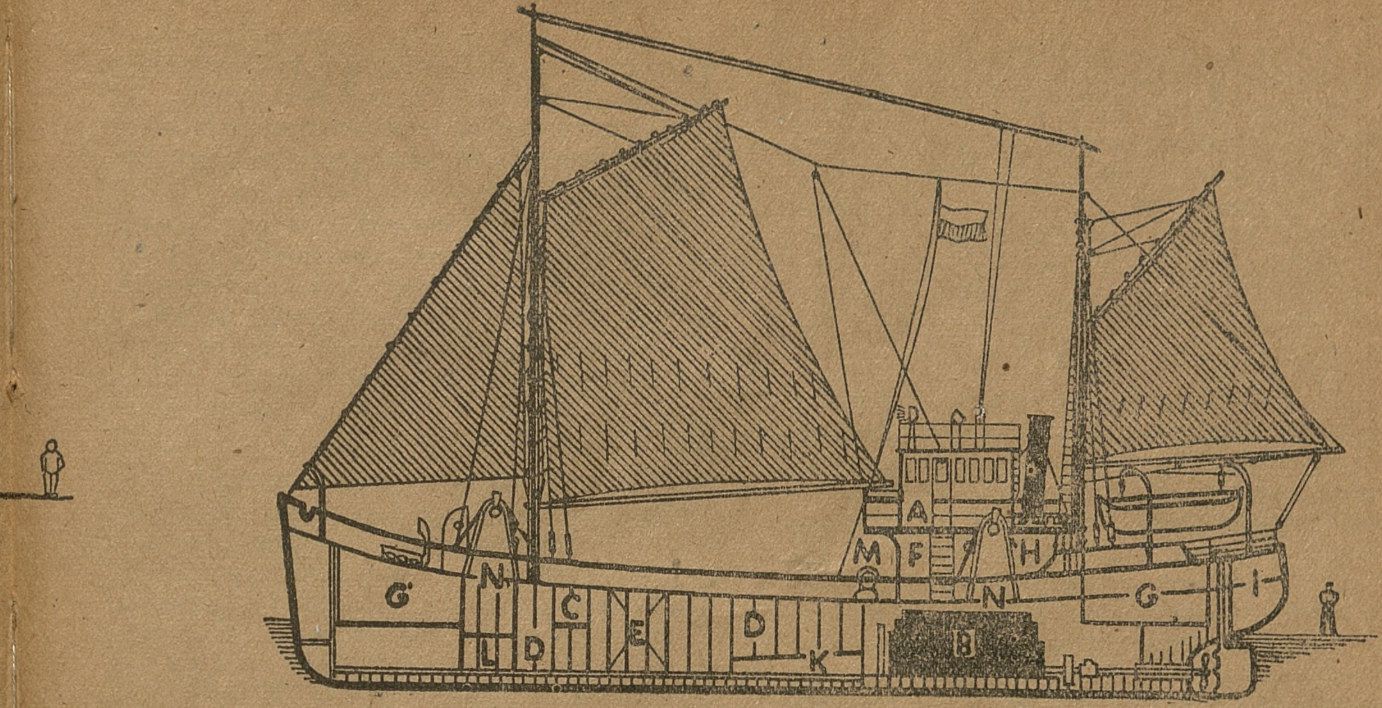
na okładce

RYS. 3b

Nowoczesny, motorowy trauler rybacki — dł. 65 m.

1) sterówka
2) kabina nawigacyjna
3) radiostacja
4) messa, kabina kapitana
5) zapasowy ster ręczny
6) pomieszczenie przetwórni rybnej, kambuz (kuchnia)
7) zbiornik (bunkier) na 300 m^3 paliwa
8) 9) 10) 11) ładownia, pod nią balast wodny (woda do picia)
12) pomieszczenia załogi
13) skład sieci
14) skład bosmański
15) łańcuch kotwiczny
16) skład
17) zbiornik tranu
18) skład farb
19) pompy do wody, oleju, ropy itp.
20) maszynownia
21) olej
22) magazyn żywności
23) kozły sieciowe

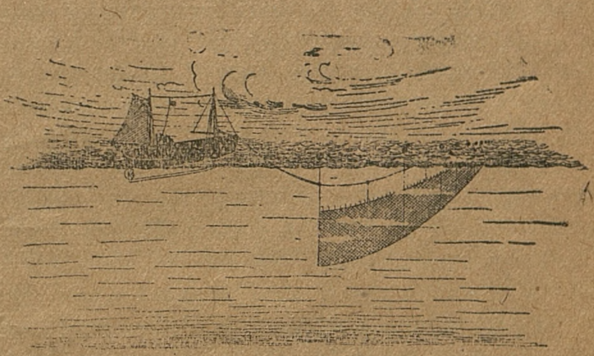




RYS. 5

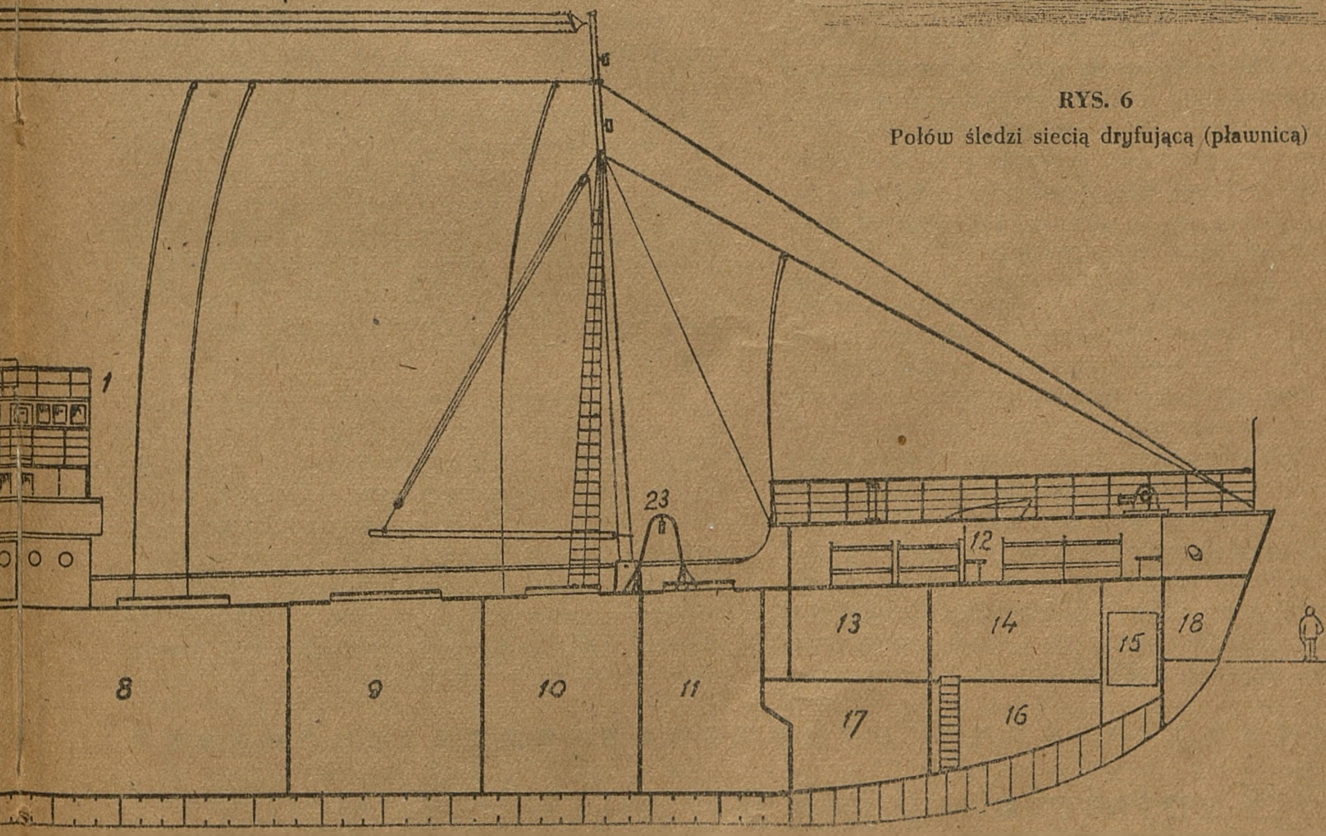
Nowoczesny luger motorowy — dł. 35 m.

A) sterówka, kabina nawigacyjna B) maszynownia C) basen na świeżą rybę, D) ładownie, E) pomieszczenie na sieci, F) kabina kapitana, G) pomieszczenia załogi, H) kambuz (kuchnia), I) magazyn żywości K) bunkier, L) skład beczek, M) winda sieciowa, N) kozły do sieci.



RYS. 6

Połów śledzi siecią dryfującą (pławnicą)



*

Luger (rys. 5), zwany także dryfterem, jest statkiem używanym wyłącznie w rybołówstwie śledziowym. Bywa on przeważnie mniejszy i słabszy od traulera, a wymiary jego są zazwyczaj następujące: długość 25 — 40 m., szerokość 6 — 8 m., zanurzenie 2,5 — 4 m., tonaż 100 — 300 BRT. Sylwetką swą jest on naogół zbliżony do traulera, posiadając również wygięty pokład i przesunięte ku rufie nadbudówki. Nie posiada natomiast baku. Często przypomina wyglądem duży, dwumasztowy kuter.

Kadłub lugra jest przeważnie konstrukcji metalowej i posiada również grodzie wodoszczelne. W części dziobowej znajdują się pomieszczenia załogi, dalej idzie ładownia przystosowana do magazynowania beczek z solonymi śledziami, następnie zaś są składy beczek, soli, sieci, tanki z paliwem i wodą do picia a czasem także baseny na świeżą rybę. W części rufowej lugra, oprócz sterówki i kabiny nawigacyjnej z radiem, znajduje się maszynownia, kuchnia, messa, spiżarnia, kabina szypra i pomieszczenia reszty załogi. Często, zwłaszcza na lugrach holenderskich, spotyka się dodatkowy ster na dziobie, ułatwiający manewrowanie w czasie połowu. Jeśli chodzi o napęd lugrów, to spotyka się tu zarówno maszynę parową jak i silnik spalinowy, przy czym ten ostatni stosowany bywa coraz częściej. Moc 100 — 500 KM., t. j. tyle by zapewnić statkowi niezależność od pogody i szybkość ok. 10 węzłów, a jednocześnie za mało by można było stosować połowy przy pomocy włóka.

Ożaglowanie jest na lugrach bardziej rozwinięte niż na traulerach: poza małym bezanem — pełny takielunek miewa także fokmaszt. Zazwyczaj jednak spełnia ono tak samo rolę pomocniczą podczas połowów przy złej pogodzie, oraz ułatwia statkowi pozostawanie w dryfie. Oświetlenie lugra jest całkowicie elektryczne, przy czym dysponuje on 1 — 3 reflektorów, używanych przy nocnych połowach.

Załoga lugra składa się zazwyczaj z 14 do 20 ludzi. Mianowicie — szyper, sternik, motorzysta, kucharz, 7—9 marynarzy oraz kilku jungów. Jeśli chodzi o sposoby połowu, to są one przeciwieństwem metod stosowanych na traulerach. Wykorzystuje się tu zwyczaj ławic śledziowych trzymania się zwłaszcza nocą pod powierzchnią morza. Lugry znajdujące się na obszarach obfitujących w śledziowe ławice (na rozpoznawanie czego są różne sposoby m. in. używa się samolotów) zastawiają zazwyczaj z wieczora całe kilometry sieci dryfujących (rys. 6). Sieć dryfująca składająca się z szeregu pojedyńczych sieci, 30 m. długości i 15 m. szerokości każda, stanowi rodzaj ażurowej zasłony — utrzymującej się prostopadle do powierzchni wody na froncie nieraz na 4 km. długim. Od góry podtrzymują ją umocowane na linkach boje i pływaki, od dołu obciągają sieć ołowiane ciężarki.

Luger, postawiwszy sieć, co wymaga dobrej godziny nadzwyczaj uciążliwej pracy, wykręca pod wiatr i uczepiony długą liną do końca sieci, pozwala się wraz z nią unosić wodzie, czyli dryfuje. Tysiące przepływających śledzi wpadają w sieć i nie mogąc się przedostać przez maleńkie jej oczka, pozostają tak, zaczepione skrzelami.

Pięć godzin uciążliwego mozołu całej załogi potrzeba, by po północy całą sieć wyciągnąć na pokład, śledzie wytrząsnąć i schować je w magazynie. Przy złej pogodzie, niedogodnym wietrze i zbyt mocnym prądzie, trwa to i znacznie dłużej, mimo udogodnień np. w postaci pionowych (w przeciwieństwie do traulera) wind sieciowych i odpowiednich pałąków. Złowione śledzie załoga natychmiast patroszy, soli i ładuje do specjalnych beczek (kanties), z których każda mieści 700—800 sztuk.

Lugry tak długo pozostają na morzu, co wieczór zastawiając sieci, aż uda im się zapełnić śledziami wszystkie posiadane na pokładzie beczki, w ilości 600—700 sztuk. Nowsze typy zabierają nawet 1200—1400 sztuk. Trwa to, zależnie od okoliczności, 3 do 5 tygodni — tak że w jednym sezonie luger może wykonać 6—7 rejsów. Wyjątek stanowią tu lugry angielskie, które są znacznie mniejsze i przebywają na morzu rzadko dłużej jak dwa, trzy dni — dostarczając do licznych swych portów śledzie świeże, soleniem i pakowaniem których zajmują się zazwyczaj specjalne przedsiębiorstwa solarskie. Jest to spowodowane niedalekim położeniem baz rybackich Anglii od najwydajniejszych terenów rybołówczych. Gdzieś w końcu grudnia kończą przeważnie lugry sezon, wracają do zimowych basenów swych portów macierzystych, a załogi schodzą z pokładów. I dla statków i dla ludzi nastaje okres dobrze zasłużonego odpoczynku.

Trzeba również wspomnieć, iż niektóre kraje mianowicie Francja i Niemcy poczęły przed wojną stosować typ statku mieszany — łączący cechy lugra z właściwościami traulerów. Statek ten łowiąc śledzie przez cały sezon siecią dryfującą i soląc je, jak czynią to normalnie lugry, pozostałe miesiące wykorzystuje, dzięki silniejszym maszynom, do połowów włókiem i dostarcza ośrodkom przetwórczym wzgl. konsumentom — ryby świeżej.

Czytajcie PRASĘ MORSKĄ!

Bogusław Domaniewski

Na Morzu Północnym

Jest noc. Właśnie legliśmy w dryf, ciągnąc prawie niewidzialną, olbrzymią taśmę sieci szkockiej, podtrzymywanej setkami korków i dziesiątkami białych, balonowatych pływaków.

Nic z tego jednak teraz nie widać, wszystko gdzieś hen, prawie w dwukilometrowej dali tańczy i bryka na rozeźlonych falach.

Tutaj, na pokładzie, daje jeno o tym znać mocno nastawiony do fali dziób statku i bryzgi grzyw, daremnie nam naskakujących.

Statek śpi. Raczej drzemie, trzymając się grubachnych lin, jedynego teraz pewnego uwiązania na bezmiarze wód, a jakiejże jednocześnie chytrej matni dla wielotysięcznej, rybiej rzeszy.

Pokład wyklarowany, rzędami ustawionych beczek, czeka nowych ławic. Załoga, zmordowana wielogodzinnym zmaganiem z morzem, legła w kojach i zapadła w mocny, twardy sen, równie twardy, jak jej życie i praca.

Dawniej, gdym jako chłopiec czytał i słyszał o morzu, o marynarzach, o rybakach, zdawało mi się, że sama poezja jest przy nich, że same wiatry ich noszą od portu do portu, że jeno panoramy cudnych wybrzeży przesuwają się przed zadumanym wzrokiem marynarza.

A on, ten rycerz wód słonych, myśli, myśli, a może marzy o ukochanej na lądzie, o zacisznych przystaniach pod siedmioma palmami, o koralowym atolu.

Czasami i tak bywa, ale raczej trzeba mozolić się z zawsze oporną, namokniętą liną, z wiecznie brudnym pokładem, ze sterem, co ani minuty nie chce sam „ustać na kompasie".

Albo, gdy ciągnąć trzeba sieci... Jeśli aura sprzyja, to pół biedy, ale niechno przyjdzie fala sztormowa: wyrywa wszystko z rąk i zalewa twarz i oczy jadem rozgniecionych meduz. Szał wtedy chwyta człeka. A tu ani czym wytrzeć, bo ręka brudna i oślizgła, a i sieci z ręki popuścić nie można.

Meduza na Morzu Północnym, to istne nieszczęście dla rybaka. Stałem raz przy układaniu sieci pod pokład. W pewnej chwili spojrzałem do góry, aż tu cały półmisek meduzowej galarety chlap w gębę!

Brrr... jeszcze teraz śni mi się czasami galareta z meduzy.

Na jad meduzy doskonały jest amoniak, a na morzu stosuje się poprostu mocz. Lepsze to niż wstrętne pieczenie.

Na moim lugrze pomieszczenia dla załogi są na dziobie. Ja mam koję na rufie, za koją szypra, tuż pod samym nawisem. Nie lubię tego miejsca, bo zalatuje stale swąd i fala opływając robi całe piekło. Jużto kwiczy, jużto porykuje, jużto chrapie jak hiena.

I jeszcze jednej rzeczy nie lubię na rufie. Mianowicie „koffie" i „thee".

Pierwsze to ma być kawa z mlekiem kondensowanym, drugie herbata, ale nie parzona, tylko gotowana „na jodynę".

Mój szyper, jako Holender, pije to starannie co dwie godziny i co taki odstęp czasu męczy mnie tym i nadziwić się nie może, dlaczego robię przy tych cudach takie cierpkie miny.

Co dwie godziny usiłowałem gubić się w zakamarkach pokładu, ale zawsze goniły mnie słowa:

— Bob! koffie!

— Bob! Bob!

Nie było poprostu sposobu.

Teraz zbiłem kubek, rozmyślnie, a drugiego nie ma, więc jestem zwolniony. Szyper i mechanik patrzą z politowaniem i delektują się swoją „koffie".

Jeśli chodzi o naszą kuchnię, to jest ona wytworniejsza, niż na innych lugrach.

Chochlę piastuje w swym ręku Polak, gruby, pocieszny Adaś. Woła się na niego poprostu „kok". A kok jest zawsze zadowolony, wypina mocno do przodu pierś i brzuch, rozstawia szeroko masywne, zbrojne w olbrzymie „klumpy" nogi, beretem odsuwa fajerki i winduje kocioł na piec. Dym bucha na kubryk, syczy rozlana słonina, coś leje się po podłodze, w oparze wszystko niknie. Wreszcie, powoli oczyszcza się powietrze i przy karbidowym świetle wyłania się znowu masywny kok. Spod beretu wiszą mu teraz kosmyki włosów, śmieje się szeroko spoconą gębą.

Czasami gdy jesteśmy sami, kok siada koło koi i poczyna rozprawiać.

Mówi, że cieżka jest, jak wszyscy diabli, ta praca na Nord See, ale musi dorobić się własnego kutra. Tam w Polsce go kupi, wtedy ożeni się i przejdzie na Bałtyk. Ma już nawet upatrzoną dziewczynę...

W takich momentach kok przepełnia się boską słodyczą, tak, że niekiedy przestaje się głośno śmiać. Jakoś tam wtedy raźniej poczyna pracować wyobraźnią.

Tedy ten nasz kok wyczynia dziwne przysmaki, powszechnie zresztą praktykowane na lugrach.

Rarytasem niezaprzeczenie jest świeża, prosto z sieci makrela, pomuchla, lub śledź. Wypatroszoną taką rybę, w miarę posoloną i owiniętą w papier wtyka się w popiół i w skupieniu czeka. W braku czystego papieru, może być gazeta. W takim wypadku zalatuje zapach drukarskiej farby, ale antyseptyczne jest to w zupełności, bo żar zabija wszystko.

Jako przysmak świąteczny robi się „pane koki". Jest to niby omlet, smażony w olbrzymiej brytwannie roztopionej słoniny. Gdyby było mniej zwarte i rumiane, to przypominałoby rozduszoną meduzę. Czy trawi się to?... Pysznie!...

Na morzu trawi się po strusiemu.

Ba! i humor ma się nie tak mętny, jak po cudnych lądowych majonezach.

Specjalnie lubię lugier, gdy rzuci sieci za burtę i przyczajony popada wraz z całą załogą w sen.

Gramolę się wtedy na pokład, sunę dokoła burt i podpatruję.

Na rufie, jak zwykle powarkuje fala i pomaga w chrapaniu i pogwizdach szyprowi. Czasami w przerwach słychać przedziwnie głośno cykanie zegara i posyk palnika lampy, co niekiedy ciska żar rozpalonego do białości żelaza, niekiedy znowu pełga nikłym płomykiem szabasowej świeczki.

Kiedy morze jest więcej wzburzone i pod statkiem przebiegają grzywacze, wtedy rozpoczyna się uparte dyndanie masztowych lin i przedziwna pisanina masztu po niebie, po chmurach, po gwiazdach... Na prawo, na lewo, w przód, w przód i jeszcze raz w przód.

Lecz co to?...

Morze pod statkiem jakby puchnie, puchnie, nadyma się błyskawicznie... Maszty w przerażeniu zamierają na jedno mgnienie oka, pod piersiami robi się jakby pusto — i wreszcie olbrzymia kiść słonej wody trzaska w dziób, toczy się po pokładzie i sepleniąc wypryska za burtę.

A tam na dole, w dziobie, ile razy kolebnie się statek, tyle razy machają przy uśpionych kojach olejne rybackie ubrania i zamachują się uparcie, jak nieznośne czupiradła, jak bezgłowe konopne strachy na wietrze.

Czasami uda się im chlusnąć w wystawioną nieoględnie z koi twarz, wtedy ręka uśpionego leniwie podsuwa się do spoliczkowanego miejsca, nieruchomieje na nim, a głowa usuwa się w cień koi.

Sprzęty w kubryku ryczą z uciechy. Raz na własne oczy widziałem, jak nawet przy niewielkim kołysaniu fajerka ześlizgnęła się chytrze z ciepłej kuchni i usiłowała zawiesić się podobnie do obwarzanka na patyku, na wystawioną nogę śpiącego kuchcika. Musiał ją za dnia kopnąć i pewnie obraziła się, mściwa!

Kubryk pomalowany jest ugrem. Część górna jest zielona.

Gdy nastają godziny snu, gdy przez dużą klapę w suficie zaglądają gwiazdy i księżyc, a z koi dobywa się przechrapywanie i sapanina, wtedy kubryk staje się pieczarą bajeczną z tysiąca i jednej nocy. Wtedy nawet rybie łuski, poprzyczepiane gęsto do ścian (oczywiście nie dla ozdoby), przestają być rybie, a stają się najwyszukańszemi rubinami o opalowych wprost błyskach, a wysmarowana zieleń szlachetnieje i w nefryt się zmienia. Spod ław wystawiają ciekawie swe zadarte nosy olbrzymie klumpy i zdają się mówić:

„My siedmiomilowe olbrzymów buty".

I przychodzą godziny północne. Czas wybierania sieci.

Pryska wtedy czar. Uchodzą baśnie. Ten i ów z bieda rozbudzony przez wachtmana, wpycha, zupełnie jak na złość, prawą nogę do lewego buta, kiwa senną głową do taktu fali i klnie, znowu do tych cholernych przeklętych meduz.

Motor warczy i dyszy. Statek drży, rozbudza się.

Przy burcie wnet stają dwaj wodo- i meduzo - odpornie zakapturzeni i opancerzeni. Przypierają się mocno i ciągną — o ciągna!

W blaskach reflektora błysnęła srebrem ryba, jedna, druga, dziesiąta. Cała ich masa natkana na szare, złe nici netów. Chlapią tłustymi ciałami o oślizgłą już burtę, wiercą przez chwilę bokami, puszczają przez rozszarpane skrzela posokę i mrą setkami, tysiącami.

Tam w kraju jeden śledź za dwudziestkk, tu po pas w nich nurzać się można. Mdleją ręce, pali ogniem twarz i cieką od meduziego jadu łzy z zachlapanych nim oczu, a sieci końca nie mają.

Siedem godzin, a pół sieci jeszcze w morzu.

Tymczasem przerwa.

— „Bob! Koffie" — krzyczy szyper.

Djabli nadali meduzy i „koffie"...

Włazimy na dziób, do kubryku. Opadają wszyscy ciężko na ławach. Wytarte jeno o spodnie ręce, chwytają olbrzymie pajdy chleba. Spragnione wargi ciągną zabełtaną mlekiem kawę.

W samym kącie siedzi młody Holender. Pierwszy uporał się z jedzeniem. Teraz kręci papierosa. Patrzę nań od pewnej chwili i widzę, że trzeci już raz usiłuje go skręcić i rozsypuje za każdym razem.

Białe kędzierzawe włosy zsunęły się na czoło; z niezlepionej bibułki sypie się wolno na ziemię tytoń.

Reszta dopija kawę.

Przez wentylator krzyczy już szyper: „Dalej! Na pokład!" Podnoszą się, wloką do trapu.

Czy może za skromni na bohaterów?...

Okrągłe dwanaście godzin dobywało się sieci. Od pierwszej w nocy do pierwszej w południe.

Za burtą pokazują się delfiny. Poczynają igrać na fali, przewracać olbrzymie cielska i ochlapywać je słoną pianą. Zupełnie niedwuznacznie bawią lugier.

Widać, przy pracy, należy się słusznie widok bardziej urozmaicony.

Tam na lądzie pracuje się lżej, prawda, ale pełza się przez żywot szaremi ścieżkami wiecznej nudy. Tapla się lakierek w błocie oślizgłych ulic, spowitych przykrym wyziewem, i w poszukiwaniu za księżycem, czy słońcem, zawadza się nosem o róg kamienicy,

Modelarstwo okrętowe

Do Was się zwracam Chłopcy! Do Was — których Morze już pociąga i nęci. Do Was — którzy zawód marynarza uważacie za piękniejszy od wszystkich innych. Do Was — którzy tak lubicie budować i konstruować rzeczy przedziwne, z najniepotrzebniejszych pudełek, klocków i rupieci. Do Was wszystkich się zwracam, z propozycją poważną i szczerą:

Zainteresujcie się modelarstwem okrętowym!

Och, nie jest to zabawa, broń Boże. — Doskonale zdaję sobie sprawę, że jesteście na to za poważni. Jest to — powiedzmy — rozrywka. Rozrywka bezsprzecznie miła i interesująca, ale rozrywka, która Was niepostrzeżenie i przyjemnie potrafi nauczyć wielu rzeczy ważnych i koniecznych. Modelarstwo okrętowe wprowadzi Was w świat pojęć o morzu i jego sprawach. Z łatwością opanujecie dziesiątki fachowych zwrotów i słów, nauczycie się nieomylnie rozróżniać typy i rodzaje statków i okrętów, poznacie zarysy historii żeglugi oraz dzieje zdobycia mórz. Zrozumiecie pracę żagla i śruby. Dowiecie się szczegółów o budowie kadłuba, o konstrukcji okrętów wojennych, o rodzajach rybołówstwa morskiego. A wszystko przyjdzie niespostrzeżenie, miło — podczas frapujących godzin — poświęconych budowaniu małych, ale tak, jak prawdziwych statków i okrętów. I gdy nastanie czas, że przyjedziecie do nas, nad morze, ze szkolną wycieczką, czy już nawet na kurs żeglarski — nie będziecie się potrzebowali wstydzić, że nie bardzo wiecie co to jest rufa, co bombramstenga a co bezanżagiel. Z pewnością z miejsca odróżnicie kontrtorpedowiec od łodzi podwodnej a motorówkę portową od rybackiego kutra. I ręczę, że nie palniecie żadnego, żadnego głupstwa. Zdacie sobie sprawę wtedy wyraźnie i mocno, że Wasze modelarstwo, gdzieś w głębi lądu w Warszawie, Radomiu, czy Płocku uprawiane — wyczarowało trwałą nić sympatii i zrozumienia, która Was z morzem i Wybrzeżem powiązała. I czy będziecie pływać na okrętach, lub pracować gdzieś w portach — czy też pozostaniecie u siebie w Rypinie i Krakowie — morze będzie Wam zawsze bliskie i znane.

Modelarstwo okrętowe najprostsze — to modelarstwo z kory. Napewno każdy z Was fabrykował z niej w swym życiu dziesiątki łódek i parowców, puszczając je z zapałem godnym lepszej sprawy na przygodnych stawach i jeziorach. Mówiąc między nami — owe okręty w małym bardzo stopniu swych prawdziwych braci przypominały, — ot tak — jaki który wyszedł, taki był. Tymczasem z kory, zwyczajnej kory — przy odrobinie cierpliwości, zręczności i wiedzy, przy pomocy jednego, jedynego scyzoryka — można zrobić modeliki ładne i podobne do prawdziwych. Gdyby Wam wpadła do rąk książeczka niewielka, wydana przed wojną przez Ligę Morską, zatytułowana „Modele morskie z kory", a napisana przez J. Tomczyka — proszę, zainteresujcie się wzorami w niej zawartymi. Są one proste, tak jak tylko prosty może być model, nie tracąc przy tym podobieństwa z oryginałem. Korę łatwo dostać np. w najbliższym składzie z drzewem. Budowa takich najprostszych i najłatwiejszych modelików z kory, jest doskonałą zaprawą przed przystąpieniem do konstruowania modeli bardziej skomplikowanych. Mając to na uwadze, postaramy się podać Wam, w którymś z następnych numerów „Żeglarza" nieco rad i wskazówek, dotyczących tej dziedziny modelarstwa.

Znacznie bardziej skomplikowana jest budowa modeli z papieru i tektury. Nie uśmiechajcie się lekceważąco — takie modele świetnie pływają! Pokryte warstwą pokostu, są tak samo wodoszczelne jak modele z drzewa, nad którymi mają tę wyższość, że są nadzwyczaj lekkie i tanie. Z papieru i tektury budować można wszystkie typy statków i okrętów. Materiał — to stare zeszyty, pudełka do butów czy kapeluszy, nici, trochę drzewa na maszty i reje, pokost i dobry klej. Narzędzia głupstwo — ostre nożyczki, żyletka, dobra linijka. Budowa modeli z papieru i tektury nie powinna natrafiać na większe trudności — może ją kontynuować każdy kto potrafi dokładnie rysować i wycinać, zręcznie kleić i delikatnie wykańczać. Statki wychodzą może nie tak efektowne jak np. z drzewa, ale przepisowo uszczelnione, pomalowane, z właściwie umocowanym balastem — pływają dobrze i dają dużo radości i zadowolenia. Przed wojną wyszła nakładem Ligi Morskiej broszurka opisująca budowę z tektury i papieru — modelu szkolnego szkunera Związku Harcerstwa Polskiego — „Zawiszy Czarnego". Tytuł książeczki „Budowa modelu pływającego żaglowca", napisał ją J. Tomaszewski. Tegoż Autora były, dość popularne przed wojną, t. zw. „komplety" — składające się ze szkieletu, kleju, farb i innych materiałów, potrzebnych do budowy z tektury modeli kontrtorpedowca, kanonierki lub statku handlowego. Trudniejszy nieco rodzaj tego typu modelarstwa, opisany jest w broszurce inż. J. Czarneckiego, p. t. „Budowa żeglownych modeli jachtów". Sposób w niej zamieszczony polega na klejeniu kadłuba z szeregu warstw pasków papierowych (tu się właśnie przydają stare zeszyty) naprzemian z płótnem. Operacja ta odbywa się na rdzeniu sporządzonym z gliny. Tego jednak rodzaju konstrukcja jest dość żmudna i uciążliwa, a przez to rzadko w praktyce stosowana.

Godnym zato uwagi rodzajem modelarstwa jest modelarstwo z plasteliny. Naturalnie takie modele nie pływają, to też buduje się je zazwy-

czaj bez podwodnej części kadłuba. Zato ustawione na stole, doskonale imitują prawdziwą flotę, w rozmiarach... liliputich. Takie modeliki, choć małe (najwyżej ok. 25 cm. długości, bo dłuższe się wyginają) mogą być wykonane nadzwyczaj dokładnie i wiernie. Nie potrzeba do ich budowy specjalnych planów ani rysunków — wystarczy bystre oko, poczucie proporcji i kilka zdjęć obiektu, który chce się otrzymać — wyszukanych w pismach ilustrowanych lub w morskich książkach. Bardzo pomocne są tu roczniki flot wojennych i handlowych wszystkich państw świata, wydawane przez poszczególne mocarstwa morskie. U nas w Polsce nie tak trudno jest obecnie, po okresie okupacji — znaleźć gdzieś w antykwarni następujące roczniki niemieckie:

Weyers „Taschenbuch der Kriegsflotten" lub Groener „Taschenbuch der Handelsflotten". Gdy kto ma szczęście może natrafić czasem na rocznik angielski p. t.: „Jane's Fighting Ships". Zarówno w rocznikach niemieckich jak i angielskich znajdziecie, dosłownie, tysiące zdjęć i planów, które w zupełności jako wzór wystarczą. Powiem Wam przy okazji, że ja sam, korzystając z wyżej wymienionych książek — wybudowałem w swoim czasie wspaniałą, naturalnie polską, flotę, dla której bazę operacyjną założyłem w kącie, za biurkiem mojego ojca. Były tam i okręty liniowe, lotniskowiec, krążowniki i łodzie podwodne, a nawet holowniki oraz tankowce. Pamiętam, że szpilki gramofonowe doskonale imitowały lufy dział średniego kalibru, a łuski od kulek flowerowych — kominy. Piękna była ta moja flota i potężna. Sam nie wiem, w jaki sposób — gdzieś mi się zapodziała... Narzędzia do budowy modeli z plasteliny są nadzwyczaj proste — ot, scyzoryk, żyletka i kawałek deseczki. Z samą plasteliną nieco gorzej: — jest droga i dość trudno dostać jakiś lepszy gatunek. Ale sądzę, że już niedługo będzie w sprzedaży plastelina dobra i tania. Jeśli Wam się podoba ten rodzaj modelarstwa, proszę — piszcie śmiało do Redakcji. Obiecujemy, w razie zainteresowania z Waszej strony, poświęcić mu w naszym Kąciku pewną ilość miejsca.

No, a teraz słów parę o modelarstwie najważniejszym i najbardziej popularnym — o modelarstwie z drzewa. Uprawia je zagranicą tysiące młodzieży, mając do swej dyspozycji nietylko wykwalifikowanych instruktorów i świetnie wyekwipowane pracownie, ale nawet specjalne, wysoko postawione pisma, jedynie sprawom modelarstwa okrętowego poświęcone. Modele z drzewa można podzielić na dwa zasadnicze rodzaje — na modele pływające i na modele nie przystosowane do pływania, poglądowe. Te ostatnie często, podobnie jak modele z plasteliny, pozbawione są podwodnej części kadłuba. Jeśli chodzi o budowę kadłubów, to przeważnie w jednej i drugiej grupie, modele średniej wielkości robi się z szeregu warstw drzewa, klejonych ze sobą a później wspólnie obrabianych. Takie kadłuby są zazwyczaj puste w środku. Stosuje się też budowę zbliżoną do konstrukcji prawdziwych okrętów: na kilu umocowywuje się żebra czyli wręgi, a te z kolei obija się dyktą, która stanowi poszycie. Takie modele są bardzo lekkie a przy tym trwalsze dużo od podobnych z papieru i tektury. Żaglowce zaopatruje się w odpowiednio obciążony miecz, który gwarantuje potrzebną stateczność — co w połączeniu z starannie wykonanym ożaglowaniem, zapewnia im znaczne zdolności manewrowe. Ileż radości w czasie miniaturowych regat sprawiają chyże, dzielne jachty swym zręcznym konstruktorom!

Zagranicą buduje się często, dla celów propagandowo-popularyzacyjnych, modele z drzewa, w nadzwyczaj małej skali 1 : 50, a nawet 1 : 20. Są one znacznie większe od np. kajaka, gdyż często mają nawet 14 metrów długości! Kadłuby i nadbudówki wykonane są ze wszystkimi szczegółami, wewnątrz zaś umieszczony jest nie tylko odpowiednio silny motorek, ale również, doskonale zamaskowane miejsce dla sternika, który obsługuje motor i kieruje modelem. Z pewnego oddalenia daje to zupełne złudzenie samodzielnego poruszania się takiego „Guliwerowskiego" transatlantyka czy liniowca. Należy zaznaczyć, że niektóre wielkie modele są zdolne do odbywania dłuższych, samodzielnych rajdów po rzekach i jeziorach.

Kadłuby modeli małych i średnich, zresztą przeważnie poglądowych — buduje się także z jednego kawałka drzewa. Zato modele te, zwłaszcza średnie, odznaczają się wielką precyzją i dokładnością w wykonaniu zarówno kadłubów, jak i osprzętu, takielunku, nadbudówek i t. p. Takie drobiazgi jak windy kotwiczne, wytyki, linki antenowe i sygnalizacyjne, reflektory, nawiewniki — są wiernie odtworzone i wraz z dziesiątkami innych szczegółów, jak szalupy, samoloty pokładowe, katapulty, dalmierze, bomy ładownicze i t. d. tworzą całość naprawdę imponującą. Równie pięknie i zgodnie z rzeczywistością przedstawiają się modele jachtów i większych żaglowców, którym nie brak żadnej liny, żadnego drzewca, bloku czy też żagla. Naturalnie wzorowe wykonanie takiego wspaniałego modelu jest sztuką i podjąć się tego może jedynie modelarz należycie wprawiony. Ale umiejętność tę nie tak trudno jest posiąść — mając odrobinę „smykałki", zapału i cierpliwości, oraz budując modele stopniowo — od najprostszych do bardziej skomplikowanych.

Jeśli chodzi o materiał, to nadają się tu różne odpadki stolarskie oraz zbyteczne w domu deszczułki i pudełka. Jasne, że czasem na kadłub większej jednostki potrzeba będzie wcale pokaźnej dechy! A co do odpadków, świetnych na nadbudówki i szczegóły, to ja też wiem, iż Mamusia wolałaby napalić nimi w piecu. Kontrargument jest taki: raz — że już wiosna i palenie staje się mniej aktualne, a po

drugie — dziura w niebie się nie zrobi, jeśli ubędzie jedna, druga czy trzecia deseczka. Rodzaje drzewa najlepsze to olszyna, lipa lub sosna. Okrągłe części np. kominy, dobrze jest robić z buczyny.

Muszę już kończyć. Wiele jeszcze rzeczy miałbym Wam do powiedzenia, niestety — Redaktor krzyczy, że miejsca brak! Więc tylko prośba na zakończenie: Traktujcie ten Kącik serdecznie i po przyjacielsku. Informujcie nas jak idzie Wam budowa modeli, pytajcie się bez żenady gdy czegoś nie wiecie, czy nie potraficie. Piszcie o swych zamiarach i podawajcie jakie sprawy chcielibyście by były poruszane na łamach naszego działu i naszego pisma. Współpracujcie z nami jak najwięcej — zarówno ku Waszemu jak i naszemu pożytkowi!

Jotem.

SŁOWNICZEK

terminologii morskiej, użytej w treści numeru

BEZANMASZT — tylny maszt.

BEZANŻAGIEL — główny żagiel na tylnym maszcie.

BOJA inaczej pława — znak nawigacyjny różnego kształtu, jaskrawo pomalowany i zakotwiczony na stałe w celu oznaczenia przejścia, mielizny, wraku itd. Przeważnie na bojach umieszczone są światła i urządzenia wydające głos. Rybacy używają małych bojek (na pływaku korkowym — drążek z chorągiewką) dla oznaczenia położenia sieci.

BOM ŁADUNKOWY — ruchoma belka wsparta jednym krańcem o maszt statku, a przy pomocy lin i bloków oraz specjalnej windy ułatwiająca przeładunek towarów.

BOMBRAMSTENGA — najwyższa część masztu na żaglowcu, jeżeli maszt składa się z czterech części.

BRT — skrót angielski Brutto Register Ton. Tona rejestrowana jest angielską miarą objętości—2,83 m sześciennego. Mierzy się nią pojemność wnętrza statku, przyczym pomiar brutto (BRT) określa pojemność przestrzeni zamkniętych **całego statku**, w przeciwieństwie do pomiaru netto (NRT) zawierającego **jedynie** objętość przestrzeni, które mogą być wykorzystane handlowo np. ładownie, pomieszczenia dla pasażerów — a zatym bez przestrzeni zajętych na maszynownie, bunkry, pomieszczenia załogi itp.

BURTA — bok statku (rozróżnia się lewą i prawą burtę). Wystająca ponad pokład część burty zwie się **nadburciem**.

DALOMIERZ — przyrząd optyczny używany na okrętach wojennych do dokładnego określania odległości. Dostarcza danych dla artylerii okrętów.

DENNIK, NADSTĘPKA, WZDŁUŻNIK—poszczególne elementy wzmacniające szkielet kadłuba statku, który tworzy kil (p. objaśnienie) i żebra (p. objaśnienie).

DESKA TRAŁOWA — okuta deska specjalnego kształtu. Para takich desek umocowana na krańcach włóka (sieci ciągnionej) powoduje w trakcie holowania rozwieranie się jej ramion.

DOK SUCHY — rodzaj basenu zaopatrzonego w śluzę i pompy, pozwalające po wpłynięciu do doku statku wodę usunąć. Służy do remontu statków i okrętów wojennych. Do tych celów służy także ruchomy **dok pływający.**

DRYF — swobodne spływanie statku popychanego przez wiatr lub unoszonego prądem (mówi się że statek dryfuje).

DZIOB — przednia część statku.

FOKMASZT — przedni maszt.

HOLOWNIK — nieduży lecz silny statek używany do ciągnięcia (holowania) większych statków i okrętów, które dla bezpieczeństwa wprowadza lub wyprowadza się z portu z zatrzymanymi maszynami. Rozróżnia się holowniki portowe i pełnomorskie, pełniące także służbę ratowniczą.

JUNGA — chłopiec okrętowy szkolący się na marynarza.

KADŁUB (statku) — jego korpus.

KAMBUZ — kuchnia okrętowa.

KANONIERKA — przeważnie niewielki okręt wojenny pełniący służbę patrolowo-strażniczą w pobliżu wybrzeży. Często używa się kanonierek do służby w koloniach. Obok kanonierek morskich istnieją także kanonierki rzeczne.

KANTIE — nazwa beczki używanej na pokładzie lugrów do magazynowania solonych śledzi. Jest to tzw. „beczka morska" w przeciwieństwie do „beczki handlowej", w którą się śledzie po powrocie z połowu przepakowuje.

KATAPULTA — urządzenie w formie odcinka szyn z wózkiem, z którego przy pomocy sprężonego powietrza lub ładunku prochu wyrzuca się w powietrze samolot pokładowy (większe okręty wojenne mają ich po kilka na pokładzie). Katapulta zastępuje platformę potrzebną do startu samolotu kołowego lub zbędne i długie manipulacje przy starcie wodnopłatowca wprost z wody.

KIL inaczej stępka — długa, potężna belka drewniana lub żelazna umieszczona na spodzie kadłuba i stanowiąca jego kręgosłup. Drugim zasadniczym wiązaniem szkieletu kadłuba są żebra (p. objaśnienie), ustawione prostopadle do kila.

KLAROWAĆ — porządkować.

KLUMPY — popularne drewniaki chętnie używane przez rybaków, szczególnie holenderskich.

KOJA — łóżko na statku.

KOK czyt. „kuk" — kucharz okrętowy.

KONTRTORPEDOWIEC — bardzo popularny rodzaj okrętu wojennego średniej wielkości. Wyróżnia się wielką ilością zadań, do których może być stosowany np.: ataki torpedowe, bliskie i dalekie zwiady, walka artyleryjska, zwalczanie łodzi podwodnych i osłona własnych konwojów, atakowanie statków handlowych przeciwnika, wspieranie desantów, stawianie min itd. itd. Przykładem kontrtorpedowca mogą być polskie okręty typu „Błyskawica" lub „Burza".

KRĄŻOWNIK — duży okręt wojenny. Rozróżniamy krążowniki ciężkie i lekkie. Pierwsze mają za zadanie daleki samodzielny wywad, kontrolę rozległych szlaków handlowych i zwalczanie żeglugi przeciwnika, wykonywanie specjalnych zadań zdala od baz itd. Drugie — oprócz zwiadów i zadań samodzielnych stanowią ubezpieczenie sił głównych, wspierają ataki własnych jednostek torpedowych, stawiają miny, osłaniają konwoje, przeprowadzają działania desantowe itp. Istnieją krążowniki specjalne jak krążowniki obrony przeciwlotniczej, krążowniki — stawiacze min itp. Polska flota znajdująca się w Anglii rozporządza krążownikiem lekkim ORP „Conrad" (ORP oznacza — Okręt Rzeczypospolitej Polskiej).

KUBRYK — pomieszczenie załogi na statku.

LOTNISKOWIEC — b. popularny po ostatniej wojnie typ okrętu wojennego będącego ruchomym lotniskiem dla samolotów kołowych, wspierających działania własnej floty, ochraniających ją oraz wykonujących działania samodzielne. Charakterystyczny jest dla lotniskowca obszerny, pozbawiony wszelkich nadbudówek pokład startowy. Mostek dowódcy, urzą-

dzenia kierownicze oraz komin i maszt zgrupowane są na jednej burcie, w postaci niewielkiej wysepki.

LUK — obszerny otwór w pokładzie wiodący do ładowni statku.

ŁAWICA RYB — wielkie stado liczące setki tysięcy i miliony sztuk, posuwające się zwartą masą.

MESSA — jadalnia na statku, służy także jako świetlica.

NAWIEWNIK — wentylator sterczący ponad pokładem w postaci charakterystycznej grubej rury.

NAWIS — część kadłuba na dziobie lub na rufie wzniesiona nad powierzchnię wody, jeżeli linia dziobu lub rufy jest ukośna. Statek o prostopadłym dziobie nie ma nawisu dziobowego.

OKRĘT LINIOWY — największy i najsilniejszy przedstawiciel flot wojennych. Silnie opancerzony i zaopatrzony w ciężką artylerię oraz w bardzo liczną artylerię obronną i przeciwlotniczą. Przeznaczony w zasadzie do walki artyleryjskiej z głównymi siłami przeciwnika.

OŻAGLOWANIE TYPU KUTER — ożaglowania jednomasztowca skośno-żaglowego (bez rei), składające się z pięciu zasadniczych żagli.

OŻAGLOWANIE TYPU KECZ — podobne do poprzedniego, ożaglowanie półtoramasztowca skośnożaglowego.

POSZYCIE — materiał pokrywający szkielet kadłuba.

PRZEKŁADNIA STEROWA — mechanizm przenoszący ruch koła sterowego na ster.

RELING — balustrada ochronna, umocowana wzdłuż burty statku.

— także listwa u szczytu nadburcia.

RUFA — tylna część statku.

SIEĆ SZKOCKA — mowa o sieci dryfującej czyli pławnicy. W rybołówstwie śledziowym stosowane są trzy główne odmiany tej sieci — szkocka, holenderska i angielska.

SKŁAD BOSMAŃSKI — skład na zapasowe części takielunku, na części wyposażenia nawigacyjnego itp., które ma pod opieką bosman — rodzaj „sierżanta szefa" na statku.

STERÓWKA — na małych statkach specjalna budka, na innych pomieszczenie w którym mieści się koło sterowe.

STEWA RUFOWA inaczej tylnica — na małych statkach jedna belka na innych konstrukcja belek umocowana na krańcu kila i stanowiąca zakończenie szkieletu kadłuba na rufie.

STEWA DZIOBOWA — inaczej dziobnica — to samo na dziobie.

ŚWIATŁA POZYCYJNE I TOPOWE — komplet przepisowych świateł w jakie musi być zaopatrzony każdy statek: pozycyjne — czerwone na lewej, zielone na prawej burcie i białe światła topowe na masztach.

SZALUPA — obszerna łódź morska wiosłowa, zaopatrzona w żagiel pomocniczy i czasem w motor.

SZKUNER — typ żaglowca o 2, 3, 4 lub więcej masztach, na których przy pomocy poziomego drzewca - bomu i ukośnego - gafla podnosi się żagle skośne.

SZYPER — kapitan na małych statkach.

TAKIELUNEK inaczej osprzęt — omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie statku — razem wzięte.

TANKOWIEC — statek — cysterna, przystosowany do przewozu płynnego ładunku — ropy, benzyny itp. Zaopatrzony jest w specjalne zbiorniki i pompy. Charakterystyczne dla jego sylwetki jest przesunięcie komina i nadbudówek ku rufie. Z reguły motorowiec.

TRAP — schodki opuszczane nazewnątrz wzdłuż burty statku. Zamiast nich używana zwyczajna drabinka sznurowa zwie się **sztormtrapem**. Trap to także schody wewnątrz statku.

WACHTMAN — poprostu **wachtowy**: dyżurny marynarz.

WINDA KOTWICZNA — urządzenie mechaniczne lub ręczne ułatwiające wyciąganie z dna kotwicy.

WINDA SIECIOWA — urządzenie podobne do powyższego, służące do podciągania sieci.

WYTYK — długi drąg prostopadły do kadłuba, wystawiany w czasie postoju statku na redzie. Służy do cumowania szalupy.

ŻEBRO — inaczej wręga inaczej szpanta — główny obok kila element szkieletu kadłuba.

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

W kwietniu ukazał się pierwszy numer **„Marynarza Polskiego"**, miesięcznika naszej Marynarki Wojennej. Pojawienie się jego było miłą niespodzianką dla wszystkich sympatyków Marynarki Wojennej oraz dla wszystkich tych, których interesują zagadnienia wojny na morzu.

Numer jest obszerny, wydany w starannej oprawie graficznej i zawiera oprócz licznych zdjęć wielką ilość ciekawego i cennego materiału, będącego bądź przyczynkiem do historii walk morskich w czasie ostatniej wojny, bądź traktującego o życiu i bieżących poczynaniach naszej odrodzonej Marynarki, bądź też omawiającego aktualne zagadnienia wojny na morzu.

Niezmiernie interesujący jest artykuł pt. **„Bitwa o Atlantyk"**, zawierający szereg mało znanych a przy tym frapujących szczegółów wieloletnich zmagań, których pomyślne dla Sprzymierzonych zakończenie bodaj czy nie bardziej się przyczyniło do osiągnięcia Zwycięstwa, niż osławiona bitwa powietrzna o Wielką Brytanię.

Pewnym uzupełnieniem do powyższego jest artykuł **„Okręty podwodne w ostatniej wojnie"**, omawiający szereg inowacji oraz ulepszeń w budowie i taktyce niemieckich podwodnych piratów, będących jednymi z głównych aktorów dramatu zwanego bitwą o Atlantyk.

Reportaż **„ORP Garland w konwoju do ZSRR"** oraz wspomnienia z podwodnego patrolu na ORP. „Sokół" — wzbogacają nasze nieliczne jeszcze niestety wiadomości o walkach i sukcesach Polskiej Floty Wojennej w czasie ubiegłej wojny.

O życiu i bieżących zagadnieniach odrodzonej w Kraju Marynarki znajdujemy w „Marynarzu Polskim" cały cykl artykułów. A więc — **„Stocznia Marynarki Wojennej ruszyła"**, **„Polskie traulery wróciły do Gdyni"**, **„W szkole wilków morskich"**. W artykule **„Perspektywy Marynarki Wojennej"** mamy naszkicowane plany przyszłego rozwoju naszej Floty.

Praca pt. **„O okrętach wojennych"** zapoznaje nas z najważniejszymi typami, uwzględniając przy tym doświadczenia ostatnich lat.

Trudno jest wyliczać wszystkie artykuły, których jest poza wymienionymi jeszcze sporo. Trudno wymieniać wszystkie zdjęcia, wśród których jest i fotografia polskiego kontrtorpedowca ORP. „Orkan", fotografia angielskiego liniowca HMS. „Duke of York", zdjęcia odzyskanych traulerów i wiele innych. Trudno wymieniać wszystkie zagadnienia i ciekawostki, na które w „Marynarzu Polskim" znajdziesz Czytelniku odpowiedź i objaśnienie.

Czy wiesz, dlaczego i w jakim czasie każdy statek nastawia swój radioodbiornik na falę 600 m?

A czy wiesz, gdzie do dziś dnia czynna jest latarnia morska, zbudowana w 100 r. po narodzeniu Chrystusa?

— Napewno nie wiesz. Ale gdybyś chciał wiedzieć — to poprostu kup lub zaprenumeruj „Marynarza Polskiego".

Właśnie się ukazał w tych dniach numer majowy, drugi z kolei — równie jak pierwszy ciekawy i obszerny.

W związku z otrzymaniem przez Polską Marynarkę 23 okrętów wojennych, podarowanych przez Związek Radziecki, Komandor Wł. Steyer dzieli się z Czytelnikiem swymi

(Dalszy ciąg na ostatniej str. okładki)

Z wydawnictw

KWIATKOWSKI EUGENIUSZ: BUDUJEMY NOWĄ POLSKĘ NAD BAŁTYKIEM. WARSZAWA 1945 s. 53+3 nlb.+MAPKA. WYD. PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU WYDAWNICZEGO. OKŁADKA BARWNA. CENA 25 ZŁ.

Nakładem Państwowego Instytutu Wydawniczego wyszła pod koniec ub. roku książka min. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, pt. **„Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem".**

Szczery sentyment do morza, oraz wielka znajomość spraw i zagadnień z nim związanych, jak również jasność i zwięzłość stylu, powinny stanowić wielką zachętę do zapoznania się z jej treścią.

Książka jest podzielona na kilka rozdziałów. Podajemy tu w kilkunastu zdaniach charakterystykę każdego z nich. Robimy to jednak nie po to by Was, drodzy czytelnicy, uwolnić od obowiązku przeczytania jej, lecz przeciwnie, by Was do tej lektury zachęcić i zrozumienie niektórych zagadnień ułatwić.

Morze w życiu nowej Polski.

Treścią tego wstępnego rozdziału jest konieczność innego niż dotychczas ustosunkowania się społeczeństwa do spraw Państwa. Dlaczego? Bo oto dzięki uzyskaniu szerokiego dostępu do morza, z państwa l ą d o w e g o staliśmy się państwem m o r s k i m. Obecnie na każdego mieszkańca Polski przypada dziesięć razy dłuższy odcinek wybrzeża morskiego niż przed wojną. Z państwa rolniczego musimy się przekształcić w państwo przemysłowo-morskie. Tego od nas wymaga nasze obecne położenie geograficzne, tego od nas wymaga odzyskanie całego Śląska i Wybrzeża. Historia nasza wykazuje wiele sytuacyj i faktów, w których przez swe bierne ustosunkowanie się do spraw morskich, ponosiliśmy klęski i straty. Dziś, wobec zmienionych warunków i granic, powtarzanie tych błędów, byłoby zbrodnią bo jak mówi Autor: „Obecnie po raz pierwszy od wielu wieków powstaje sytuacja, która potencjalnie zezwala na realizację szeroko zakrojonego programu morskiego i to w całkowitej harmonii ze strukturalną przebudową naszego gospodarstwa narodowego. Istnieją dziś realne podstawy do zdecydowanego przekształcenia Polski na państwo morskie, mogące łatwiej i pewniej stać się zdrowym wielofunkcyjnym organizmem społecznym i gospodarczym, niż kiedykolwiek dawniej".

I. Rzeczywistość na odzyskanym Wybrzeżu.

Zarówno wojna jak i niszczycielska nienawiść wroga nie oszczędziły naszego Wybrzeża. Na sprawne funkcjonowanie całokształtu spraw morskich składa się wiele, wiele czynników. Jako najważniejsze podaje Autor następujące:

a) urządzenia portowe łącznie z taborem pływającym;

b) miasta portowe z instytucjami kulturalnymi, handlowymi, bankami, giełdami, i przemysłem usług portowych;

c) zasięg i stan gospodarczy zaplecza i rynków zbytu;

d) linie komunikacyjne, lądowe i wodne, wiążące urządzenia portów z zapleczem;

e) linie komunikacyjne morskie przybrzeżne i dalekobieżne;

f) specjalne urządzenia techniczne, dostosowane do obustronnego ruchu towarowego, morskiego i nawigacji;

g) ludzie dynamiczni opanowujący technikę przeładunku i handlu zewnętrznego.

Niestety prawie wszystkie te czynniki w chwili obejmowania Wybrzeże przez Państwo nie istniały.

Urządzenia portowe i magazyny Gdyni i Gdańska zniszczone, Gdańsk spalony, wszystkie najważniejsze ośrodki życia gospodarczego nad morzem, jak Szczecin, Kołobrzeg, Elbląg i inne leżą w gruzach, a jeżeli gdzieś ocalały części fabryk czy stoczni, to świecą pustkami.

Ogrom strat na samym tylko Wybrzeżu oblicza Autor jako równowartość pracy stu tysięcy ludzi w ciągu dziesięciu lat!

II. Założenia i metody pracy:

W odzyskanej Ojczyźnie, na odzyskanym Wybrzeżu czeka nas praca — cały ogrom pracy. Ciężkiej, wymagającej wielkiego wysiłku i woli, ale jakże radosnej — bo twórczej.

„Zmysł organizacji musi przesycić całe społeczeństwo!"

„Najlepsze wzory pracy muszą się stać naszą własnością (s. 19).

Autor kładzie nacisk na udział czynnika społecznego, nauki i inicjatywy prywatnej. Wymaga tego nasz indywidualizm będący cechą zasadniczą charakteru narodowego.

III. W zakresie realizacji prac podaje Autor dwa programy. Pierwszy tzw. **Mały program morski** obejmuje jako okres czasu rok 1946 i zakres prac najniezbędniejszych, podstawowych. Wiele z tych prac do chwili obecnej zostało wykonanych.

IV. Wielki program morski.

Jako sprawę zasadniczą, poprzedzającą realizowanie Wielkiego Programu Morskiego uważa Autor konieczność całkowitej i bezwzględnej polonizacji okręgu delty Wisły i jak najszerszej polonizacji okręgów-kołobrzeskiego i szczecińskiego. Pierwszym naszym obowiązkiem jest zbudowanie jednolitego narodowo Państwa!

Wielki program morski obejmuje kilka zakresów, a każdy zakres ma plan bogaty do wykonania.

A. I tak, w zakres polityki morskiej wchodzą:

1. techniczne wyposażenie portów i łączność ich z rozbudowanym szeroko zapleczem,
2. własna flota handlowa i własna marynarka wojenna,
3. rozwój rybołówstwa morskiego,
4. rozwój żeglugi morskiej.

B. Dziedzina polityki komunikacyjnej jest bodaj najważniejsza i najpilniejsza, najbardziej paląca sprawą w odbudowie życia państwowego.

Trudności, lub co gorsze, brak możliwości komunikacyjnych hamują rozwój życia gospodarczego, stwarzają drożyznę i wywołują najnienaturalniejsze sytuacje handlowe i ekonomiczne.

W dziedzinie tej mamy do wykonania następujące zadania:

1. odbudowa już istniejących linii komunikacyjnych,
2. wybudowanie nowych, uwzględniających nasze faktyczne potrzeby.

Odbudowa dróg żelaznych całego kraju łączy się ściśle ze sprawą morską, gdyż każdy ośrodek handlowy, każdy okręg przemysłowy, każde miasto powinno mieć łatwy i tani dostęp do morza.

Łatwa szybka i tania łączność Wybrzeża z jego zapleczem, a dalej z całym krajem przyczyni się wybitnie do podniesienia poziomu gospodarczego całego Państwa.

Drogi żelazne nie wyczerpują jednak zakresu możliwości komunikacyjnych. Równą troską i staraniami musimy otoczyć budowę dróg bitych autostrad i kanałów.

Dobrze rozwinięta międzynarodowa sieć komunikacji lotniczej też wejść musi w zakres Wielkiego Programu.

C. Tylko kraj dobrze uprzemysłowiony może zapewnić pracę i dobrobyt wszystkim swym obywatelom. Wykazanie się zdolnościami odbudowy i rozbudowy przemysłu jest tak konieczne, że powinno ono stać się hasłem nie tylko ekonomicznym ale i politycznym. Wybrzeże i w tej dziedzinie ma wielkie możliwości.

D. A teraz kilka słów o dziedzinie najbardziej interesującej naszych Czytelników, dziedzinie kulturalno-oświatowej. Bo przecież Was, młodzież, która się uczy, która chciałaby już mieć jak najżywszy kontakt z morzem, niewątpliwie najbardziej interesuje fakt, jakie i gdzie są projektowane uczelnie i ośrodki umysłowe na Wybrzeżu.

A więc: Wybrzeże musi być i będzie ośrodkiem żywego ruchu umysłowego. Wszak na nie będzie przybywać społeczeństwo z całego kraju. Trzeba by ci przybysze odrazu odczuli morski charakter Wybrzeża i by wchłaniając jego wpływy kulturalne i intelektualne poczuli się obywatelami morskiego państwa.

Dlatego też dobrzeby było by stary polski Gdańsk stał się silnym ogniskiem nauki i wiedzy. Gdańsk już posiada czynną Politechnikę i Akademię Lekarską. W przyszłości powinien mieć jeszcze Uniwersytet, oraz stać się ośrodkiem różnych kursów naukowych zarówno popularnych jak i specjalnych.

Gdynia, miasto nowe, ale posiadające już swą chlubnie zapisaną historię, powinna stać się siedzibą Akademii Handlu Morskiego.

Dobrze rozplanowana sieć szkół średnich i zawodowych różnych typów, powołanie do życia studiów pedagogicznych, uzupełniłoby program prac w dziedzinie kulturalno-oświatowej Wybrzeża.

E. W zakresie eksploatacji Wybrzeża z pośród wielu punktów tego programu najbardziej napewno zainteresuje Was sprawa turystyki, tego zdrowego i kształcącego umysł i charakter sportu. A na równi z innymi cudami naszego kraju warto poznać piękno naszego Wybrzeża i Pomorza. I na pewno całym sercem uznacie słuszność tego, by raz na zawsze znikły wszystkie niemieckie nazwy z polskiej ziemi, prócz tej jednej jedynej: Westerplatte!

Z. Drapella

(Dokończenie ze str. 18-ej)

sympatycznymi w marynarskiej ich prostocie — uwagami.

W dokończeniu interesującego artykułu **„O okrętach wojennych"** dowiadujemy się szczegółów o lotniskowcach, korwetach, okrętach minowych, o łodziach podwodnych i wielu innych typach.

Równie ciekawa jest praca zatytułowana **„Tradycja marynarskiego munduru"**, w której czytamy o perypetiach i dziejach marynarskiego stroju, od jego początków aż po dziś dzień. Czy wiesz Czytelniku, skąd wzięła się charakterystyczna marynarska czapka i czego jest pozostałością czarna wstążka na niej? A czy wiesz, że ten piękny marynarski kołnierz był kiedyś ochroną właściwego, małego kołnierza przed wybrudzeniem go maścią, którą dla usztywnienia smarowali marynarze noszone wówczas warkoczyki? A wiesz, że czarne marynarskie krawaty to pozostałość po czarnych chustach używanych w czasie walki przez artylerzystów okrętowych do wycierania potu?

To nie są rzeczy ważne, ale są ciekawe i warto o nich wiedzieć.

Mamy dalej w „Marynarzu Polskim" wspomnienia z pierwszych chwil odrodzonej w Kraju Marynarki, zatytułowane **„Szlakiem Morskiego Batalionu"**.

Dla tych, którzy przejawiają specjalne zainteresowanie dla budownictwa okrętowego, wojennego—zawiera drugi numer „Marynarza Polskiego" szereg nieznanych naogół szczegółów o nowych jednostkach marynarki szwedzkiej, konstruowanych na podstawie doświadczeń ubiegłej wojny.

W szóstą rocznicę zatonięcia w czasie walk pod Narwikiem kontrtorpedowca ORP „Grom", pisze o nim kapt. mar. St. Mieszkowski, dawny jego oficer artyleryjski.

Poza tym jest jeszcze artykuł o Marynarce Wojennej ZSSR, jest jeszcze sporo ciekawej treści. I zdjęć bardzo dużo.— Przedewszystkim kilkanaście fotografii ilustrujących przebieg uroczystości przekazania przez Marynarkę Radziecką — okrętów wojennych podarowanych Polsce. Poza tym jest sporo zdjęć z obchodu rocznicy wyzwolenia Wybrzeża, są zdjęcia okrętów przeznaczonych do doświadczeń z bombą atomową, jest fotografia wraku „Gneisenau", liniowca niemieckiego, zatopionego u wjazdu do portu w Gdyni, mamy zdjęcie ORP „Ślązak", maleńkiego ORP „Korsarz" i wiele, wiele innych.

KALENDARZ RYBACKI NA ROK 1946, GDYNIA, 1946. s. 132, RYS. 34, LICZNE TABLICE I ZESTAWIENIA. WYD. MIR. CENA 100 ZŁ.

Każdy, kogo interesują sprawy rybołówstwa morskiego powinien zaopatrzyć się w to cenne i piękne wydawnictwo. Jest ono nie tylko bogatą zbiornicą licznych szczegółów i wskazówek dla osób pracujących w rybołówstwie lub w problemach jego zorientowanych — ale stanowi także źródłową i wartościową pomoc dla tych, którzy dziedzinę tą poznać dopiero zamierzają.

Obok informacji o obsłudze silnika kutrowego, obok całego szeregu tabel i danych — przydatnych w pracy na morzu, obok zestawień numeracji grubości przędzy na sieci, obok wyciągów z przepisów i ustaw rybackich, obok wykazu znaków ostrzegawczych i wskazówek udzielania pierwszej pomocy, obok wielu jeszcze innych ważnych dla rybaków szczegółów mamy w „Kalendarzu Rybackim" ciekawe i rzetelne choć skondesowane wiadomości o statkach rybackich, ich wielkości i typach, o różnych rodzajach sieci oraz o ich użyciu, o przemyśle i portach rybackich-słowem to wszystko co o rybołówstwie morskim wiedzieć powinien każdy. W Kalendarzu znajduje się spis wszystkich kutrów i łodzi, zarejestrowanych w Urzędach Rybackich oraz spis wszystkich zarejestrowanych rybaków.Poza stwierdzeniem, że na początku roku 1946, po półrocznej pracy podjętej dosłownie od początku, rozporządzaliśmy na terenie Urzędów Morskich w Gdyni i w Gdańsku 28 kutrami rybackimi, 27 łodziami motorowymi i 268 łodziami wiosłowo-żaglowymi oraz mieliśmy 777 zarejestrowanych rybaków - poza tymi dowodami intensywności odbudowy polskiego rybołóstwa morskiego możemy studiując owe spisy, zorientować się w technicznych danych poszczególnych jednostek, w ich wieku czy pochodzeniu. Są tacy, których to interesuje.

Poza wieloma jeszcze pożytecznymi informacjami i artykułami jest też w „Kalendarzu Rybackim" szereg jasnych i możliwie wyczerpujących wzkazówek dla osób chcących się na Wybrzeżu osiedlić Jest to bezwątpienia cenna inowacja i z pewnością przyczyni się ona zarówno do zwiększenia akcji osiedleńczej na wybrzeżu jak i do jej usprawnienia.

Obok kilkunastu rysunków uzupełniających poszczególne prace - znajdują się w „Kalendarzu" plany wszystkich większych portów rybackich całego 500 kilometrowego Wybrzeża.

Pojawienie się „Kalendarza Rybackiego" dorównującego umiejętnie dobranym materiałem najlepszym zagranicznym wzorom należy powitać z radością, jako jeszcze jeden z dowodów, że szybko i pewnie kroczymy na drodze do stania się państwem prawdziwie morskim.

Treść numeru:

Do Czytelników . . . . — *Władysław Drapella*
Państwowe Centrum Wychowania Morskiego — *Dyr. Józef Michałowski*
Zwiedzamy stocznię rybacką . . . . . . — *Jerzy Miciński*
O łodziach i statkach rybackich . . . . — *Inż. Stefan Schweiger*
Na Morzu Północnym . . . . — *Bogusław Domaniewski*
Modelarstwo okrętowe . . . . — *Jotem*
Słowniczek terminologii morskiej użytej w treści numeru — Z Wydawnictw
Rysunki: *J. Borowski i M. Pluciński*

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Sopot, ul. Wybickiego 22. Telefon 515-51.
Konto PKO. XI-160. Redaguje: Komitet Redakcyjny. W-01623

Druk WZPWMW 5. 46. Nr 99.